

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Popis zásobovacího procesu v automobilové společnosti při použití zásad a principů JIT.

Description of supply chain in automotive company under JIT rules and principles.

Student: Lukáš Feher

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Kovács Jan, Ph.D.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student:

Lukáš Feher

Studijní program:

B6208 Ekonomika a management

Studijní obor:

6208R037 Management

Téma:

Popis zásobovacího procesu v automobilové společnosti při použití
zásad a principů JIT
Description of Supply Chain in Automotive Company under JIT Rules
and Principles

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Popis zásad a principů JIT (Just In Time)
 3. Charakteristika automobilové společnosti a jejího zásobovacího procesu
 4. Vyhodnocení zásobovacího procesu v automobilové společnosti
 5. Návrhy a doporučení
 6. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

ELLRAM, Lisa M., Douglas M. LAMBERT a James R. STOCK. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. ISBN 80-7226-221-1.
IMAI, Masaaki. *Gemba Kaizen*. Brno: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0850-3.
FROLÍK, Zbyněk a Ján KOŠTURIK. *Štíhlý a inovativní podnik*. Praha: Alfa, 2006. ISBN 80-86851-38-9.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Kovács, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 10.05.2013




Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracoval samostatně.

V Ostravě dne 6.5.2013

Lukáš Feher



1. Úvod	1
2. Teoretická část	2
2.1. Úvod	2
2.2. Úvod	2
2.3. Úvod	2
2.4. Úvod	2
2.5. Úvod	2
2.6. Úvod	2
2.7. Úvod	2
2.8. Úvod	2
2.9. Úvod	2
2.10. Úvod	2
2.11. Úvod	2
2.12. Úvod	2
2.13. Úvod	2
2.14. Úvod	2
2.15. Úvod	2
2.16. Úvod	2
2.17. Úvod	2
2.18. Úvod	2
2.19. Úvod	2
2.20. Úvod	2
2.21. Úvod	2
2.22. Úvod	2
2.23. Úvod	2
2.24. Úvod	2
2.25. Úvod	2
2.26. Úvod	2
2.27. Úvod	2
2.28. Úvod	2
2.29. Úvod	2
2.30. Úvod	2
2.31. Úvod	2
2.32. Úvod	2
2.33. Úvod	2
2.34. Úvod	2
2.35. Úvod	2
2.36. Úvod	2
2.37. Úvod	2
2.38. Úvod	2
2.39. Úvod	2
2.40. Úvod	2
2.41. Úvod	2
2.42. Úvod	2
2.43. Úvod	2
2.44. Úvod	2
2.45. Úvod	2
2.46. Úvod	2
2.47. Úvod	2
2.48. Úvod	2
2.49. Úvod	2
2.50. Úvod	2
2.51. Úvod	2
2.52. Úvod	2
2.53. Úvod	2
2.54. Úvod	2
2.55. Úvod	2
2.56. Úvod	2
2.57. Úvod	2
2.58. Úvod	2
2.59. Úvod	2
2.60. Úvod	2
2.61. Úvod	2
2.62. Úvod	2
2.63. Úvod	2
2.64. Úvod	2
2.65. Úvod	2
2.66. Úvod	2
2.67. Úvod	2
2.68. Úvod	2
2.69. Úvod	2
2.70. Úvod	2
2.71. Úvod	2
2.72. Úvod	2
2.73. Úvod	2
2.74. Úvod	2
2.75. Úvod	2
2.76. Úvod	2
2.77. Úvod	2
2.78. Úvod	2
2.79. Úvod	2
2.80. Úvod	2
2.81. Úvod	2
2.82. Úvod	2
2.83. Úvod	2
2.84. Úvod	2
2.85. Úvod	2
2.86. Úvod	2
2.87. Úvod	2
2.88. Úvod	2
2.89. Úvod	2
2.90. Úvod	2
2.91. Úvod	2
2.92. Úvod	2
2.93. Úvod	2
2.94. Úvod	2
2.95. Úvod	2
2.96. Úvod	2
2.97. Úvod	2
2.98. Úvod	2
2.99. Úvod	2
2.100. Úvod	2
3. Praktická část	3
3.1. Úvod	3
3.2. Úvod	3
3.3. Úvod	3
3.4. Úvod	3
3.5. Úvod	3
3.6. Úvod	3
3.7. Úvod	3
3.8. Úvod	3
3.9. Úvod	3
3.10. Úvod	3
3.11. Úvod	3
3.12. Úvod	3
3.13. Úvod	3
3.14. Úvod	3
3.15. Úvod	3
3.16. Úvod	3
3.17. Úvod	3
3.18. Úvod	3
3.19. Úvod	3
3.20. Úvod	3
3.21. Úvod	3
3.22. Úvod	3
3.23. Úvod	3
3.24. Úvod	3
3.25. Úvod	3
3.26. Úvod	3
3.27. Úvod	3
3.28. Úvod	3
3.29. Úvod	3
3.30. Úvod	3
3.31. Úvod	3
3.32. Úvod	3
3.33. Úvod	3
3.34. Úvod	3
3.35. Úvod	3
3.36. Úvod	3
3.37. Úvod	3
3.38. Úvod	3
3.39. Úvod	3
3.40. Úvod	3
3.41. Úvod	3
3.42. Úvod	3
3.43. Úvod	3
3.44. Úvod	3
3.45. Úvod	3
3.46. Úvod	3
3.47. Úvod	3
3.48. Úvod	3
3.49. Úvod	3
3.50. Úvod	3
3.51. Úvod	3
3.52. Úvod	3
3.53. Úvod	3
3.54. Úvod	3
3.55. Úvod	3
3.56. Úvod	3
3.57. Úvod	3
3.58. Úvod	3
3.59. Úvod	3
3.60. Úvod	3
3.61. Úvod	3
3.62. Úvod	3
3.63. Úvod	3
3.64. Úvod	3
3.65. Úvod	3
3.66. Úvod	3
3.67. Úvod	3
3.68. Úvod	3
3.69. Úvod	3
3.70. Úvod	3
3.71. Úvod	3
3.72. Úvod	3
3.73. Úvod	3
3.74. Úvod	3
3.75. Úvod	3
3.76. Úvod	3
3.77. Úvod	3
3.78. Úvod	3
3.79. Úvod	3
3.80. Úvod	3
3.81. Úvod	3
3.82. Úvod	3
3.83. Úvod	3
3.84. Úvod	3
3.85. Úvod	3
3.86. Úvod	3
3.87. Úvod	3
3.88. Úvod	3
3.89. Úvod	3
3.90. Úvod	3
3.91. Úvod	3
3.92. Úvod	3
3.93. Úvod	3
3.94. Úvod	3
3.95. Úvod	3
3.96. Úvod	3
3.97. Úvod	3
3.98. Úvod	3
3.99. Úvod	3
3.100. Úvod	3

Obsah

1 Úvod	5
2 . Teoretická část.....	7
2.1 Zásobovací proces a jeho řízení.....	8
2.1.1 Zákaznický servis	9
2.1.2 Prognózování/plánování poptávky.....	9
2.1.3 Logistická komunikace.....	9
2.1.4 Řízení stavu zásob a pořizování zboží a služeb	10
2.1.5 Manipulace s materiálem a doprava	12
2.1.6 Podpora servisu a náhradní díly	13
2.1.7 Manipulace s vráceným zbožím a zpětná logistika	13
2.1.8 Balení a skladování	14
2.2 Just In Time.....	16
2.2.1 Požadavky nutné pro Just In Time	17
2.2.2 Štíhlá logistika.....	18
2.2.3 Výhody a nevýhody Just in Time	21
2.3 Mezinárodní přeprava zboží.....	23
2.3.1 INCOTERMS ®	24
3 Praktická část.....	29
3.1 Představení automobilové a forwardingové společnosti.....	29
3.1.1 Společnost H.....	29
3.1.2 Společnost P	31
3.2 Sběr a vyhodnocení dat	33
3.3 Zásobovací proces	34
3.3.1 Námořní kontejnerová přeprava.....	36
3.3.2 Překládka zásilek z lodi na kontejnerový vlak	40
3.3.3 Vnitrozemská železniční přeprava.....	43
3.3.4 Doručení zásilky z překladiště do společnosti H.....	45
3.3.5 Vnitrozemská silniční přeprava přímým tahačem	49
4 Závěr.....	50
5 Seznam použité literatury	52
6 prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	53

7 Seznam příloh.....	54
----------------------	----

1 Úvod

Bakalářská práce „Popis zásobovacího procesu v automobilové společnosti při použití zásad a principů JIT.“ vznikla za účelem aplikovat znalosti a dovednosti nabyté v bakalářském studiu oboru Management na konkrétní oblast fungování podniku. V této práci je popsán zásobovací proces v automobilové společnosti, která používá při řízení svého zásobování metodu „Just In Time“ (dále jen JIT). Veškerou komunikaci, administrativu a realizaci dodávky mezi dodavatelem a automobilovou společností v tomto případě zprostředkovává forwardingová společnost, ve které autor této bakalářské práce čtvrt roku působil jako Junior Forwarding Assistant.

Cílem této práce je pomocí teoretických znalostí z odborné literatury a dat získaných z praxe popsat celý zásobovací proces od převzetí zásilky přepravní společností až po její doručení ke skladu automobilové společnosti a ukázat hlavní přínosy i rizika metody JIT pro automobilovou společnost.

Teoretická část práce se zabývá stručným popisem zásobovacího procesu a jeho řízení dle doporučené literatury. Dále následuje popis metody JIT, jejího uplatnění v automobilovém průmyslu a výčet požadavků této metody na samotný zásobovací proces. Pro úplnost je v této části zahrnuto také stručné teoretické pojednání o mezinárodní přepravě, jejích úskalích, specifických a vlivu tohoto druhu dopravy na cenu, dostupnost, kvalitu a spolehlivost dodání zboží do automobilové společnosti.

V aplikační části je nejprve krátce představena automobilová společnost a také forwardingová společnost, která v tomto případě poskytuje své logistické služby. Dále pak následuje popis samotného zásobovacího procesu při použití zásad a principů JIT z hlediska logistického pracovníka forwardingové společnosti, včetně administrativy, celních náležitostí a komunikace s externími přepravci.

Na závěr jsou shrnuty poznatky, které se objevily v aplikační části, zejména výhody či nevýhody metody JIT.

Bachelor work „Description of supply chain in automotive company under JIT rules and principles.” has been created in order to apply knowledge and skills gained by studying subject Management on the Faculty of Economics on a specific aspect of business operation. This work describes the supply chain in automotive company, that is using „Just In Time“ method to manage their logistic processes. All communication, administration and realization of transport of supplies between suppliers and automotive company s in this case realized by a forwarding company, in which the author of this work has been working for three months as a Junior Forwarding Assistant.

Goal of this work is to describe the whole supply chain from pickup of cargo to its delivery to the automotive company and to show the main benefits and risks associated with method „Just In Time“ for the automotive company.

In theoretical part supply chain and its managements are described using recommended literature. Then follows the description of method „Just In Time“, its application in automotive industry and what this method requires from the supply chain itself. For coherence a short theoretical summary of international transport of goods, its perils, specific requirements and its influence on the price, availability, quality and reliability of delivery of goods to the automotive company is also included.

The automotive and forwarding companies are presented at the beginning of the practical part of this work. Then follows the description of the actual supply chain under JIT rules and principles from the perspective of the Junior Forwarding Assistant of the forwarding company, including administrative, custom prerequisites and communication with external shippers.

In the end the observations that transpired in the practical part, most of all pros and cons of using JIT, are summarized.

2 . Teoretická část

Tato bakalářská práce se zabývá tématem z oblasti logistické činnosti podniku. Nejdříve bychom si tedy měli vymezit, co vůbec rozumíme pod tímto pojmem. Vymezení pojmu logistika není zrovna jednoduchý úkol, v průběhu vývoje celé ekonomiky

vznikl bezpočet definic od celé rady uznávaných autorů. Ve své podstatě předmětem je řízení všech hmotných a informačních toků podniku účinně, efektivně a funkčně.

Logistika se vyvíjela po několik tisíc let. Z vědeckého a systematického pohledu se logistika začala rozvíjet na začátku devatenáctého století. S přibývajícím počtem obyvatel bylo nezbytně nutné zajistit co nejefektivnější přesun zemědělských produktů s co nejmenšími ztrátami tam, kde bylo potřeba.

Logistika se však do středu zájmu dostala až po skončení druhé světové války. Vítězství spojeneckých vojsk bylo nemalou měrou zapříčiněné dobře zvládnutou organizací přesunu vojsk, materiálu a zásob, ať již přes Atlantský oceán, tak přes evropská bojiště. Na druhou stranu díky špatné logistické činnosti byla poražena německá vojska u Stalingradu, jejichž největším nepřítelem nebyly nepřátelské kulky, ale hlad a zima.

Správně zvolený a implementovaný logistický systém má v podniku zásadní vliv na náklady (Lambert, 2000). Na současném trhu plném konkurence nejen ze strany přímých konkurentů, ale také ze strany dodavatelů a odběratelů je proto nezbytně nutné ovládnout a používat všechny prostředky, které přispívají k získání konkurenční výhody. Tím pádem se procesy podniku stávají na jednu stranu efektivnější, avšak na druhou stranu se rozhodování o těchto procesech stává složitějším, jelikož je nutné je brát v širším kontextu všech podnikových činností a ne samostatně. Proto je nutné při rozhodování o těchto procesech zavést systémový přístup.

Výše zmíněné skutečnosti způsobují intenzivní tlak na pružnost podniku a kratší dobu výrobního cyklu.

Jednou z variant, jak zajistit tento flexibilní koloběh je disponovat dostatečným množstvím zásob. Ovšem náklady vyplývající z držení takových zásob jsou vysoké a v současném tržním prostředí hrají roli. Místo tvoření většího množství zásob se proto nabízí varianta vytvoření dynamičtějšího systému, který bude schopen efektivně nakládat se stávajícím množstvím

zásob a předvídat a zabraňovat možným nežádoucím stavům plynoucím z jejich nedostatku. Takovým přístupem je lean production (štíhlá výroba) (Lambert, 2000).

Logistický přístup just in time tedy sám o sobě není tak efektivní, jako když ho zkombinujeme s dalšími přístupy v jiných oblastech podnikové činnosti jako je například přístup řízení výroby lean management založený na filosofii leanproduction (Košturiak, 2006).

2.1 Zásobovací proces a jeho řízení

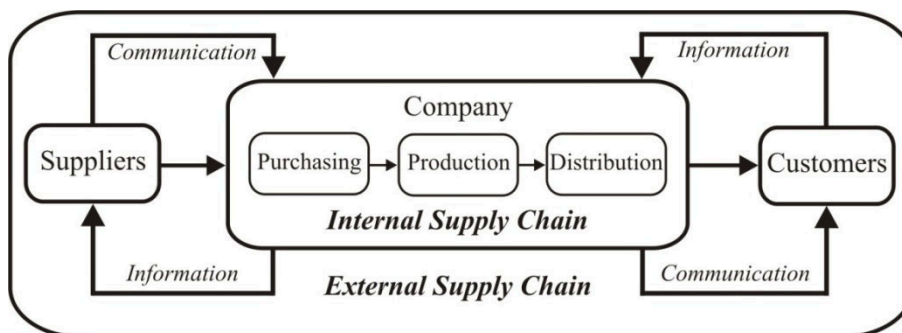
Zásobovacím procesem rozumíme takový sled činností, kterým si podnik zajišťuje potřebné suroviny a materiál v požadovaném množství, kvalitě, druhích ve stanovené době na správné místo a ve výhodných cenách. Tyto suroviny a materiál používá pro svou činnost (Lambert, 2000).

Činnosti v zásobovacím procesu můžeme rozdělit do několika základních skupin, kterými se pak zabývají různá podniková oddělení. Optimalizací vzájemné spolupráce mezi těmito odděleními se zabývá řízení zásobovacího procesu.

Zásobovací proces můžeme rozdělit na interní a externí procesy a to podle toho, v čí kompetenci jsou tyto procesy.

Interní procesy jsou většinou plně v režii vlastního výrobního podniku a zahrnují nákup, samotnou výrobu a poté distribuci k zákazníkům či dalším distributorům. Externí procesy zahrnují nejen procesy na začátku zásobovacího řetězce, kdy zboží putuje od výrobce přes dopravce k odběrateli, kde pak vstupuje do interních procesů, ale zahrnují také procesy probíhající mezi distribucí a zákazníky. Tyto procesy již nejsou primárně v kompetenci výrobního podniku, ale jejího nejbližšího okolí. Lépe toto rozdělení ukazuje následující schéma:

obr. 2.1.1 – Schéma externích (external) a interních (internal) logistických řetězců (supply chains) (zdroj: Lambert, 2000)



2.1.1 Zákaznický servis

Při popisu základních činností zásobovacího a logistického procesu obecně začneme dle zásad systému „pull“ výstupem těchto procesů a tím je zákaznický servis. Zákaznický servis je výstupem logistického systému a dá se shrnout jako „filosofie orientace na zákazníka, která spojuje a řídí všechny složky napojení na zákazníka v rámci stanoveného poměru nákladů a poskytovaných služeb“ (Lambert, 2000).

Z výše uvedené definice je patrné, že jelikož zákaznický servis závisí na poměru poskytovaných služeb a nákladů, tak i celý logistický proces bude záviset na tomto poměru a balancování mezi náklady a kvalitou a minimalizace nákladů obecně budou jedny z hlavních úloh logistického i zásobovacího procesu.

2.1.2 Prognózování/plánování poptávky

Existuje mnoho typů prognóz poptávky, záleží pouze na tom, čeho se týká konkrétní poptávka. Z hlediska zásobovacího procesu se jedná o prognózování/plánování poptávky výroby po surovinách a materiálu potřebných ke splnění výrobních požadavků. Při tomto prognózování a plánování je nezbytné, aby byl logistický útvar v kontaktu s výrobním plánováním (Lambert, 2000).

2.1.3 Logistická komunikace

V současnosti směřuje logistická komunikace ke stále větší komplexnosti, automatizaci a tím pádem větší rychlosti a efektivitě. Tato komunikace musí probíhat napříč všemi myslitelnými součástmi podniku i jeho okolí. Konkrétně se jedná o tyto hlavní komunikační kanály (Lambert, 2000):

- podnik a jeho dodavatelé a zákazníci
- hlavní útvary podniku mezi sebou navzájem (logistika, technické útvary, účetnictví, marketing, výroba...)
- logistické aktivity mezi sebou (plánování poptávky, řízení stavu zásob, manipulace s materiálem, vyřizování objednávek, balení...)
- různé aspekty jednotlivých logistických aktivit (koordinace skladování materiálu, zásob ve výrobě a hotových výrobků)

- všechny články logistického řetězce (včetně zprostředkovatelů, druhotných zákazníků, přepraveců...)

Komunikace mezi výše zmíněnými účastníky zásobovacího procesu je životně důležitá, jelikož bez této komunikace by bylo nemožné efektivně koordinovat či dokonce vůbec zrealizovat dodávku surovin a materiálu v požadovaném množství, kvalitě, druzích ve stanovené době na správné místo, což je hlavním úkolem logistiky obecně. Na druhou stranu se dobře zvládnutá komunikace mezi výše zmíněnými účastníky zásobovacího procesu a dobře zvládnutá komunikace obecně se může stát pro podnik konkurenční výhodou, která jí zajistí lepší podmínky na trhu (Lambert, 2000).

2.1.4 Řízení stavu zásob a pořizování zboží a služeb

Řízení zásob má za cíl udržovat takovou úroveň zásob, aby bylo dosaženo přesunu správného produktu ke správnému zákazníkovi na správném místě, ve správném stavu, ve správné době a při co možná nejnižších nákladech, to vše při současném dosažení přijatelných nákladů na udržování zásob.

Povaha zásob se liší v závislosti na výrobní a výrobkové struktuře konkrétního podniku, obecně však můžeme rozdělit zásoby na tyto základní druhy:

- Suroviny a základní materiál – stávají se podstatnou součástí výrobku
- pomocný materiál – na výrobě se podílí nepřímo, dodává výrobku určité vlastnosti, vzhled, zabezpečuje výrobní i nevýrobní procesy
- součástky a polotovary – používají se k zajištění chodu zařízení při opravách nebo se montují do výrobků podnikem vyráběných
- palivo a pohonné hmoty
- obaly – slouží k balení výrobků na cestě ke spotřebiteli
- drobné a krátkodobé předměty – předměty, které se postupně opotřebovávají, slouží buď méně než 1 rok
- speciální nástroje a přípravky – určeny k použití na určité zakázce při sériové nebo hromadné výrobě, umožňují zrychlit a zjednodušit výrobu.

- zboží – předměty, které se v hotové podobě nakupují a beze změny prodávají jinému spotřebiteli

Se vzrůstajícím trendem pořizování zboží a služeb z vnějších zdrojů hraje čím dál tím větší roli správné pořizování tohoto zboží. Někdy náklady na pořizování zboží a služeb mohou překročit 50% příjmů daného podniku (Lambert, 2000).

Pořizování lze definovat jako nákup materiálů a služeb od externích organizací pro účely jednotlivých podnikových oddělení, od výroby až po marketing, prodej a logistiku. Pro pořizování se někdy používají termíny jako „nákup“, „řízení zásobování“ a jiné, vždy se však jedná o podobný sled činností, jež si popíšeme níže.

- průzkum nákupního trhu
- nákupní jednání
- cenová a hodnotová analýza
- správa nákupu

Správní a fyzické úkoly spojené s pořizování materiálů a zboží:

- přejímka, kontrola materiálu
- skladování
- vnitropodniková doprava
- řízení hmotných a informačních toků

Významné poslání má útvar nákupu, který zajišťuje výběr dodavatelů zásob podle výsledků průzkumu nákupního trhu, a uzavírání smluv s dodavateli, při trvalém úsilí o snižování nákupních nákladů.

Pořizování samotné pak obecně probíhá následovně:

- Vybrali jsme si dodavatele, dohodli podmínky a uzavřeli smlouvu (kupní, o dílo). Smlouvu uzavřeme ústně – pokud dodavatele dobře známe a dodávka se týká relativně malého obchodu, nebo písemně a to:
 - a) formou objednávky – pokud dodavatele dobře neznáme nebo chceme pro pořádek mít založený písemný doklad. Dodavatel tuto objednávku buď písemně, nebo ústně potvrdí.
 - b) formou písemné smlouvy, kontraktu apod. Tuto formu volíme u důležitých obchodů a u rizikových obchodů.
- Dodavatel zasílá zboží (vlastní dopravou, prostřednictvím veřejného dopravce) popř. si pro zboží dojede odběratel. Odběratel je při přejímání povinen zkontrolovat, zda přebírané zboží odpovídá smlouvě. Tato kontrola není však vždy realizovatelná, např. když řidič přiveze několik palet spojovacího materiálu (šrouby, matičky apod.). Fyzická přejímka takové dodávky může trvat i několik hodin. Při převzetí u výrobce tedy řidič převezme zboží pouze s rámcovou kontrolou počtu nakládaných jednotek a řádnou fyzickou přejímku provede až přebírající sklad zásobování firmy objednavatele. Fyzická přejímka je kontrola nakoupených zásob po stránce:
 - a) kvantitativní – (spočítáme, zvážíme, změříme) zhodnotíme dodaná množství a zkontrolujeme s průvodními doklady – především s dodacím listem. Zjistíme-li nesoulad mezi stavem dodaným a stavem uvedeným na dokladech, neprodleně reklamujeme.
 - b) kvalitativní – (kontrolujeme, zda dodávka odpovídá dohodnuté jakosti).

2.1.5 Manipulace s materiálem a doprava

Manipulace s materiálem zahrnuje veškeré aspekty pohybu či přesunu surovin, zásob ve výrobě a hotových výrobků jak v rámci podniku samotného, tak i v rámci odlehlých skladů. Jelikož manipulace vždy vyvolává určité náklady (pracovní síla, pojištění, dopravce...) avšak nepřináší žádnou přidanou hodnotu, je logické, že cílem logistiky v tomto ohledu je co nejvíce snížit manipulaci s materiálem všude tam, kde je to možné. Konkrétně se tento cíl naplňuje minimalizací přepravních vzdáleností, minimalizací úzkých míst (místo s omezeným

výkonem, které ovlivňuje celý výkon řetězce), minimalizace stavu zásob a minimalizace ztrát, které vznikají plýtváním, špatnou manipulací, krádežemi a poškozením (Frolík, Košturiak, 2006).

Klíčovou činností logistiky je vlastní provádění přesunů materiálu a zboží z místa vzniku do místa spotřeby, případně až do konečného místa jejich likvidace. Tato činnost zahrnuje výběr způsobu přepravy (letecké, železniční, vodní, nákladní automobilové nebo potrubní), výběr přepravní trasy a sjednocení přepravní metodiky s předpisy jednotlivých zemí. V porovnání s dalšími logistickými aktivitami představuje doprava často největší samostatnou nákladovou položku a je proto nutné optimalizovat všechny její výše zmíněné aspekty.

2.1.6 Podpora servisu a náhradní díly

Kromě zabezpečení pohybu materiálu, zásob ve výrobě a hotových výrobků je logistika také zodpovědná za poskytování poprodejního servisu. Tato aktivita zahrnuje například dodávky náhradních dílů dealerům, uskladnění odpovídajícího množství těchto náhradních dílů, vyzvedávání vadných nebo špatně fungujících produktů od zákazníků a rychlou reakci na požadavky na opravy. Výpadky tohoto servisu mohou mít zejména u zákazníků ze sféry průmyslu vést až k zastavení výroby a tím i k velkým ztrátám způsobeným prostoji výrobních linek (Lambert, 2000).

2.1.7 Manipulace s vráceným zbožím a zpětná logistika

Vracení zboží je pro logistiku relativně složitý proces, a to z toho důvodu, že se jedná o manipulaci s malým množstvím zboží směrem od zákazníka, kdežto logistický proces je primárně nastaven na manipulaci s velkým množstvím zboží směrem k zákazníkovi. Mnoho logistických útvarů tento druh manipulace obtížně zvládá a někdy se náklady na přesun určitého zboží logistickým řetězcem zpět vyšplhají až na devítinásobek nákladů na přesun tohoto zboží k zákazníkovi (Lambert, 2000). Proto je nutné, aby každé logistické oddělení mělo pro případy takového pohybu zboží připraveny varianty a tím zabránilo takovému nárůstu nákladů.

další funkcí logistiky je odstranění případně likvidace odpadového materiálu, který vzniká v procesu manipulace se zbožím. Jedná se o činnosti jako zabezpečení dočasného uskladnění těchto materiálů, jejich odvoz do místa recyklace či opětovné použití těchto materiálů při

manipulačním procesu. Téma zpětné logistiky je v dnešní době poměrně důležité, jelikož podniky si při správném zvládnutí tohoto aspektu logistiky mohou zajistit nejenom příslušnou certifikaci z oblasti environmentální regulace, ale při správném prezentování také zlepšení svého dobrého jména a goodwill v očích zákazníků i investorů. Zvláště v Evropě vzhledem k omezenému závázkovému prostoru je tento aspekt logistiky na velice vysoké úrovni a je na něj kladen velký důraz (Lambert, 2000).

2.1.8 Balení a skladování

Balení má velký význam a to hned ze dvou důvodů. Za prvé se jedná o jeden z prvků reklamy/marketingu a za druhé, což je důležité z logistického hlediska, chrání převážený předmět před poškozením a případně i usnadňuje manipulaci s ním. Tento aspekt obalu je důležitý zejména při kombinaci více druhů přepravy či při častém překládání. Obal může také nést důležité informace pro další manipulaci s věcí či pro spotřebitele.

Skladování zásob představuje činnost, při níž se materiál nebo výrobky soustřeďují na určitém místě a připravují se na vydání dalšímu článku přepravního řetězce, do výroby či do obchodní sítě. Tato činnost však sebou přináší náklady, které se mnohdy značnou částí podílí na finální ceně produktu a mohou se pohybovat až do více než 50% hodnoty zásob v ročním vyjádření (Lambert, 2000). Mezi tyto náklady patří:

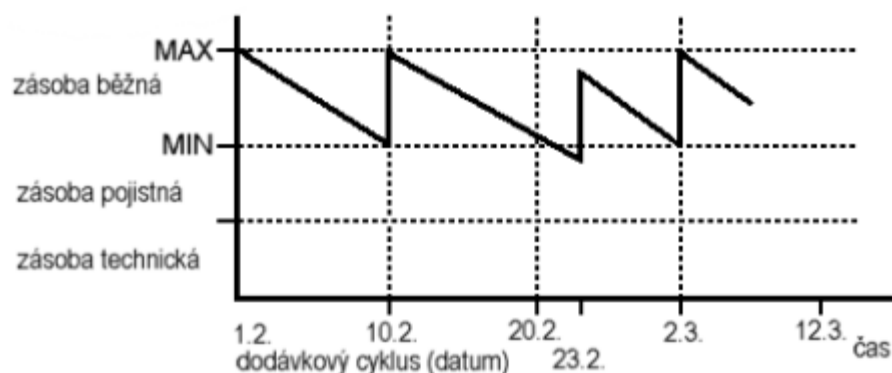
- cena pořízení zásob
- kapitál vázaný v zásobách
- přímé náklady na skladování
- mzdové náklady pracovníků
- náklady na pojištění
- náklady na zastarávání zboží

Skladování se významně podílí na tvorbě užitné hodnoty času a místa, jelikož umožňuje, aby bylo zboží vyrobeno a uchováno pro pozdější spotřebu. Je vhodné zboží skladovat poblíž místa spotřeby či další přepravy. Aktivita spojené se skladováním se týkají plánování územního umístění a prostorového rozložení skladů, rozhodování o vlastnictví skladů, automatizace, školení personálu a řadu dalších.

Sklady se dají využít k mnoha podnikovým činnostem jak v zásobování, tak v distribuci. Z hlediska výroby budeme sklady používat k zabezpečení výrobní činnosti, z hlediska distribuce pak můžeme sklady využít ke směšování různých výrobků pro dodávku jednomu zákazníkovi, pro rozdělení velkých zásilek na menší s cílem uspokojit větší množství menších zákazníků či naopak (Lambert, 2000). V neposlední řadě mohou být sklady využity v systému just-in-sequence jako místo, kde se tvoří přidaná hodnota při částečné kompletaci výrobků před jejich dalším transportu k zákazníkovi (Frolík, Košturiak, 2006).

Kvůli výše zmíněným nákladům na držení a tvorbu zásob existuje řada způsobů, jak se stanovuje optimální zásoba. Mezi základní patří optimální model skladovaných zásob.

Obr. 2.1.12.1 optimální model skladovaných zásob (zdroj: vlastní tvorba)



optimální zásoba - je taková zásoba, která zajišťuje kolísavost výrobního procesu a další potřeba zásob je již novým nákupem zásob.

Pojistná zásoba - má zaručit mimořádný výkyv v dodávce

Nadnormativní zásoba - vznikají neodborně stanovenou skladbou sortimentu zboží, změnami ve výrobě a sníženou poptávkou u odbytových zásob.

Jak je vidět, určení optimálního množství zásob není vždy jednoduchý či jednoznačný proces a často se nepodaří dosáhnout ideálního stavu zásob. Proč by si tedy podnik měl vytvářet zásoby?

Důvodů je hned několik:

- snaha o dosažení úspor nákladů na přepravu při přepravě větších objemů zboží či materiálu najednou, z čehož poté plyne i úspora nákladů ve výrobě při plném využití výrobních kapacit a skladování více hotových produktů
- flexibilita při reakci na měnící se podmínky na trhu (sezónnost, výkyvy poptávky, konkurence), také překlenutí časových rozdílů, které existují mezi dodavatelem a výrobcem a výrobcem a spotřebitelem
- podpora programů just-in-time u dodavatelů nebo zákazníků
- snaha poskytnout zákazníkovi kompletní sortiment produktů, ne jen konkrétně požadované výrobky
- prostory pro realizaci zpětné logistiky (likvidace či recyklace materiálů)

2.2 Just In Time

„Řízení zásobovacího procesu zahrnuje řízení všech klíčových obchodních činností u všech členů dodávkového řetězce“ (Lambert, 2000, s. 504). Z této definice vyplývá, že řízení zásobovacího procesu představuje komplexní systémový přístup, který musí brát ohled jak na vazby v rámci organizace, tak i na vzájemné vazby všech ostatních členů tohoto procesu v návaznosti na to, kde dochází k udržování zásob a kde probíhají jednotlivé činnosti (Lambert, 2000).

Filozofie řízení Just in Time je v souladu s výše zmíněnou definicí ve všech ohledech. Je systémová a bere ohled na všechny oblasti podnikové činnosti spojené se zásobováním.

Systém Just in Time byl vyvinut v japonské automobilce Toyota Motor Company a to v průběhu 50. až 60. let minulého století. Filosofii Just in Time není zaměřen pouze na výrobu. S výrobou propojuje ještě nákup a logistiku. Jde o komplexní strategii podniku schopnou se přizpůsobit měnícím se podmínkám na trhu.

Lean production neboli štíhlá výroba znamená dělat stejně s menšími nároky, to znamená za kratší dobu, v menších prostorách, s menším počtem zaměstnanců atd.

Tento pojem se poprvé použil při popisu Toyota production systém (výrobní systém Toyota), který vystupoval jako v té době nejefektivnější výrobní systém. Výrobní systém Toyota se pomalu vyvíjel v průběhu let. Jeho první fází byla tzv. metoda Just In Time (Košturiak, 2006).

Podstatou metody Just In Time je zabránit plýtvání ve výrobě či jakémkoliv jiném procesu, včetně procesu zásobovacího. Vzorovým výrobním závodem, kde je tato filosofie aplikována, je tedy Toyota v Motomachi. Pro jednotlivé komponenty neexistuje sklad a jsou tedy do výroby dodávány rovnou z dopravních prostředků. Podstatou takto vedené montážní linky je omezit nebo zcela odstranit všechny formy plýtvání. Na základě této metody bylo plýtvání ve výrobě rozděleno do těchto sedmi kategorií:

- nadvýroba
- plýtvání časem u strojů
- plýtvání spojené s dopravou jednotek
- plýtvání při zpracování materiálu
- plýtvání při sepisování zásob
- plýtvání pohybem
- plýtvání ve formě kazových jednotek

2.2.1 Požadavky nutné pro Just In Time

Just in Time je tedy nyní již ve světě uznávaným pojmem. Just in Time je ve své podstatě stavěn na provozy s opakující se výrobou, v nichž je nejdůležitější provádět provoz výroby co nejrychleji a s co nejmenšími náklady. Velikost výrobní dávky hraje také velkou roli a měla by být co nejmenší. V podniku se produkuje jen to, co je nezbytně nutné k další výrobě, ani hotové výrobky se neskladují, ale hned se expedují. Za pomoci Just in Time lze tedy osvobodit kapitál jinak vázaný ve skladových zásobách. Kapitál vázaný ve výrobních prostředcích je nutno pokud možno minimalizovat, jelikož za současných tržních podmínek může jakékoliv znevýhodnění včetně nedostatku volných finančních prostředků znamenat ztrátu konkurenceschopnosti podniku.

Jak již bylo uvedeno, základním prvkem Just in Time je omezení veškerého plýtvání. Snaží se tedy o zavedení pokud možno co nejplynulejšího výrobního toku, kde jakékoliv zásoby, prodlení či zdržení představují překážku k jeho hladkému chodu. Systém Just in Time však musí na druhou stranu vykazovat velkou pružnost, jelikož bez ní by kvůli nízkému stavu zásob mohlo dojít k velkým problémům ve výrobním toku a v konečném důsledku k vyšším nákladům, než kdyby se systém Just in Time vůbec neuplatňoval.

Just in Time je komplexní systém a je potřeba, aby o fungování tohoto systému věděl a řídil se jím každý zaměstnanec a pokud možno aby zaměstnanci pracovali v týmech.

Všechny tyto požadavky a nároky však mají jasné výsledky a to snížení nákladů, vyšší kvalitu výrobků a tím pádem i spokojenějšího zákazníka.

Jak již bylo řečeno, Just in Time je komplexní systém a je nutno do něj zahrnout i dodavatele. Pouze tehdy je možno pracovat „just in time“. Pokud jsou dodavatelé schopní spolehlivě dodávat ve stanovaný čas, nic nebrání tomu, aby i podnik samotný pracoval „na čas“.

2.2.2 Štíhlá logistika

V této kapitole se krátce zaměříme na koncept štíhlé logistiky a proč je tak těsně spjat s filozofií Just in Time. Při snaze zlepšit výkonnost logistiky se pozornost zaměřila na položku, která je náročná jak na kapitál, tak na prostor – zásoby. Zajímavé je, že systém, který byl původně vytvořen pouze pro snížení skladových zásob, se později vyvinul v systém, který zlepšuje všechny aspekty logistické činnosti. Tento vývoj byl logický a prvním krokem od pouhého snížení zásob byla eliminace plýtvání. Plýtvání, neboli muda, je definováno jako vše ostatní, než je minimální množství vybavení, materiálu, dílu, místa a času, které jsou absolutně základní k přidání hodnoty výrobku (Košturiak, 2006). V japonštině slovo muda znamená odpad nebo také plýtvání (Immai, 2005). Vznik výrobku je výsledkem souboru vzájemně navazujících a vzájemně se doplňujících činností, které spotřebovávají zdroje a výrobku přidávají přidanou hodnotu.

Toto nastává v ideálním případě, avšak činnosti přidanou hodnotu přidávat nemusí. Muda je tedy označení pro činnosti, které přidanou hodnotu nepřidávají.

Plýtvání lze rozdělit do následujících skupin, které se dají aplikovat jak na logistický, tak na výrobní proces (Immai, 2005):

- muda zásob

Jakékoliv zásoby, ať již ve formě materiálu, polotovarů nebo dokonce hotových výrobků představují pro podnik plýtvání, jelikož na sebe vážou kapitál, zabírají místo a pojí se s nimi dodatečné správní a logistické náklady.

- muda oprav a zmetků

Je všeobecně známo, že náklady na nápravu vadných výrobků jsou pro podnik jedny z nejproblémovějších. Nejenom že opravy a korektury spotřebovávají velké množství kapitálu, času a práce, avšak nesou sebou také riziko nespokojenosti zákazníků, která může vést až k jeho ztrátě. Tento zákaznický důraz na kvalitu je obzvlášť patrný v průmyslových oblastech, kde nekvalitní produkty mohou způsobit obrovské škody (metalurgie, automobilový průmysl, chemický průmysl atd.).

- muda pohybu

Pohyb, který nepřidává přidanou hodnotu, je ve své podstatě plýtváním. Této mudě se dá zabránit vhodným uspořádáním pracovišť a skladů, nejdříve je však nutno pozorováním zjistit, jaké zbytečné pohyby v daném místě nastávají a až poté uspořádat pracoviště a sklady tak, aby se nevytvořila ještě větší muda pohybu někde jinde.

- muda zpracování

k plýtvání ve zpracování může dojít kdykoliv, kdy proces přetváří vstup na výstup. Příkladem může být použití zbytečně mnoho surovin v neefektivním procesu, nadbyteční pracovníci v procesu či příliš mnoho odpadu při samotném procesu.

- muda čekání

Muda čekání je jinými slovy plýtvání časem. Může k němu dojít z důvodu poruchy stroje či dopravního prostředku, při čekání na materiál či při čekání na navazující proces, který ještě není připraven. K plýtvání časem dochází ovšem také v případě, že pracovník pozoruje plynulý chod stroje. V tomto případě, pokud takto nejedná se záměrem předcházet poruše stroje, by mohl vykonávat jinou činnost. K čekání v logistice dochází také velice často

v případech čekání na nezbytnou dokumentaci, která se nevyhnutelně předává mezi subjekty figurujícími v logistickém řetězci.

- muda dopravy

Muda dopravy nebo-li také plýtvání přepravou je druh plýtvání, který je závažnější, než se na první pohled zdá. Nejenom, že se plýtvá časem, který se spotřebuje na přepravu materiálu či zboží, při této činnosti také vzniká poměrně velké riziko nehody a následného znehodnocení zboží, nehledě na to, že k přepravě jsou nutné dopravní prostředky, ať již vlastní, či outsourcované (vysokozdvížné vozíky, dodávky, kamiony, vlaky, lodě, letadla).

3MU - Muda, mura, muri pochází také z japonštiny a velmi těsně spolu souvisí. Slovo muda je nám již známo. Mura je výsledkem nepravidelného či pouze neuplynulého pracovního tempa. Muri označuje práci, která je namáhavá, ať již pro pracovníky, či pro stroje.

Odstranění plýtvání je ve své podstatě nejméně nákladnou metodou z těch, které zefektivňují výkonnost procesu. Muda označuje něco, co se již dělá, ale nemusí, tudíž stačí s tímto přestat. Toto tvrzení není ve skutečnosti tak jednoduché, jelikož někdy se musí místo neefektivní činnosti najít taková, která bude produkovat stejný výsledek, ale nebude vytvářet mudu, někdy však stačí pouze činnost přestat dělat. Pokud se na mudu podnik nesoustředí a aktivně jí nezabraňuje již v počátku své činnosti, můžeme si být jistí, že se bude vyskytovat všude, nejen ve výrobních procesech, ale také v administrativě a dalších podnikových činnostech. Z toho vyplývá, že zamezení plýtvání je také jedním z nejobecněji aplikovatelných metod pro zefektivnění jakéhokoliv procesu.

Pojem muda je důležitý nejen pro procesy, ale také samotnou strukturu podniku. Štíhlý podnik nebo také anglicky lean company je podnik, ve kterém se nutné činnosti nedělají s chybami, dělají se rychle a s minimem nákladů s nimi spojenými. Ostatní než nutné činnosti nebo než činnosti, které přidávají přidanou hodnotu, je vhodné outsourcovat (Košturiak, 2006).

Štíhlost firmy tedy v tomto pojetí spočívá v následujících znacích:

- Určený prostor dokáže podnik využít co nejlépe a vyrobit na něm více než ostatní-konkurenční výhoda
- S daným počtem zaměstnanců a s daným vybavením provádí podnik takové činnosti, které přidávají více přidané hodnoty než ostatní-konkurenční výhoda
- V daném časovém období stihne podnik uspokojit větší množství zakázek-konkurenční výhoda
- To vše provádí podnik s nižšími náklady plynoucími z efektivity při výše zmíněných činnostech-konkurenční výhoda

2.2.3 Výhody a nevýhody Just in Time

Obecně lze tedy říci, že metoda Just in Time a s ní spojená koncepce štíhlého podniku přináší firmám značné výhody oproti klasicky postaveným procesům.

Mezi nejčastěji zmiňované výhody patří tyto (Košturiak, 2006), (Immai, 2005).

- snížený stav zásob a meziproduktů
- nižší požadavky na prostor
- kratší doba prostupnosti
- větší zapojení zaměstnanců do procesů a tím pádem vyšší motivace
- symetričtější tok práce
- vyšší produktivita
- zlepšená kvalita produktu/služby
- vyšší úroveň služeb zákazníkům

Just in Time sebou však přináší i spoustu nevýhod či dokonce rizik (to plyne již z jejího názvu „právě včas“). Těmito nevýhodami je ze všeho nejvíce náročnější časové výrobní plánování podniku, při kterém záleží na každé hodině a při jehož nedodržení se mohou vyskytnout velké dodatečné náklady v podobě narušení plynulosti či dokonce zastavení výroby. Toto riziko plyne z nízkého stavu zásob a z nutnosti koordinovat dodávky těchto zásob s externími

dodavateli, kteří nemusí být s to dostát striktním časovým harmonogramům spojenými s velkými nároky na kvalitu dodávaného materiálu či polotovarů.

Problémy se mohou vyskytnout také na straně zaměstnanců, kteří mohou projevit neochotu přizpůsobit se novému, rychlejšímu tempu a nebo jim může toto rychlejší tempo spolu s vyššími nároky na přesnost a dochvilnost působit stres. Je velice důležité tomuto předcházet a zaměstnance nejen důkladně obeznámit s konceptem štíhlé výroby a Just in Time, ale také je náležitě motivovat a kontrolovat i po zavedení tohoto konceptu do praxe. Pokud bychom chtěli zajít v tomto směru do detailů, tak můžeme problémy se zaměstnanci v tomto směru rozdělit dle jejich pozice v hierarchii podniku.

Vrcholový management by měl být jednotný ve svých názorech a všichni jeho členové by se měli řídit podle stejných cílů, jinak může nastat rozkol a celá koncepce v lepším případě přinese více nákladů než úspor a v horším případě úplně destabilizuje celou výrobní činnost podniku.

V případě středního managementu nastává jiný problém, který pramení z podstaty štíhlé výroby a systému Just in Time a to v delegování pravomocí na všechny příčky podnikové hierarchie. Střední a liniový manažeři v tomto mohou vidět ohrožení své vedoucí pozice a podkopání své autority, proto je třeba zdůraznit, že větší zapojení všech zaměstnanců je nutné pro správné fungování tohoto systému a že toto částečné přenesení pravomocí nijak neovlivní pozici nadřízených, naopak jim to dá více svobody a zaměstnancům větší motivaci při plnění svých pracovních povinností. Tyto obavy manažerů a vedoucích týkající se delegování pravomocí se v poslední době vzhledem k restrukturalizaci pohledu na vedení lidí vyskytují stále častěji, metoda Just in Time však toto delegování přímo vyžaduje a objevila se ještě v době, kdy tyto nové, flexibilnější přístupy k vedení lidí nebyly ani zdaleka tak rozšířené jako v současné době a proto byla neochota více zapojit zaměstnance do celkového dění ve výrobním procesu vážný a často těžko překonatelný problém.

Řadoví zaměstnanci mohou na druhou stranu pociťovat vyšší tlak kvůli nově získané vyšší míře zodpovědnosti a většímu zapojení do všech procesů. Toto je často umocněno stejnými platovými podmínkami jako před nabytím těchto nových povinností a zodpovědnosti, jelikož si zaměstnavatelé často neuvědomují, že kvalifikace pracovní síly, která má zvládat efektivně pracovat při systému Just in Time musí být vyšší než při klasické výrobě, koneckonců musí tato pracovní síla vykonávat své činnosti bez efektivněji, bez plýtvání a s menšími či žádnými časovými rezervami.

Pokud bychom chtěli nějakým způsobem shrnout výhody a nevýhody systému Just in Time a štíhlé výroby, asi nejvýstižnější se jeví výrok „všechno, nebo nic“. Pokud tyto systémy fungují tak, jak mají, skutečně zabráňují výskytu velkých a přitom zbytečných nákladů, které plynou z neefektivity procesů v podniku. Na druhou stranu pokud dojde k výraznějším nepředpokládaným událostem, které nějakým způsobem pozmění či dokonce naruší tyto procesy, je třeba, aby se účastníci celého dodavatelského a odběratelského řetězce rychle přizpůsobili, pokud chtějí zabránit dodatečným nákladům spojenými s prostoji, mimořádnou potřebou skladovacích prostor, nedostatkem materiálu či vadnými výrobky a jejich odstraněním z oběhu.

2.3 Mezinárodní přeprava zboží

Dnešní tržní prostředí se rychle přesunuje od série uzavřených celků ke globálnímu tržnímu prostředí, které nezná hranice ani vzdálenosti. Toto prostředí pro stranu poptávky i nabídky znamená fakticky neomezenou konkurenci, kde se materiál, pracovní síla a finanční prostředky přesouvají po celém světě v závislosti na nejlepších podmínkách.

Jak již jsme si řekli při popisu zásobovacího procesu, jednou z hlavních činností při pořizování zboží a služeb je výběr vhodného dodavatele, který bude nejlépe vyhovovat požadavkům na kvalitu, cenu a úroveň služeb. Při dodržování metody Just in time se tento výběr velice komplikuje, jelikož požadavky na přesnost, rychlost a flexibilitu, které podnik aplikuje ve výrobě, se musí přenést také na dodavatele, kterým je ve většině případů jiný podnikatelský subjekt než odběratel a tudíž je kontrola dodržování těchto požadavků přinejmenším komplikovaná.

Podniky se proto často při zajišťování nezbytných standardů v zásobovacím procesu obrací na zprostředkovatele. Tyto subjekty v zásobovacím procesu zajišťují v různé míře vše od objednávání zboží od dodavatele, leteckou vodní či silniční dopravu zboží, celní náležitosti a doručení zboží odběrateli. Za tyto služby si pak účtují poplatky za jednotlivé dodávky. Tyto poplatky společně s ušetřenými náklady při velkoobjemové přepravě či na základě výhodnějších smluvních cen u dopravců tvoří větší část tržeb zprostředkovatelského podniku.

Samozřejmě existují různé typy přepravních kontraktů, na kterých se mezi sebou odběratel a dodavatel respektive zprostředkovatel dohodnou. Tyto podmínky byly ve třicátých letech

minulého století formalizovány a standardizovány dle stupně rizika, nákladů a úkolů, které na sebe jednotlivé smluvní strany přebírají. Souhrně se tyto mezinárodní přepravní podmínky nazývají zkratkou Incoterms® (International COMmerce TERMS).

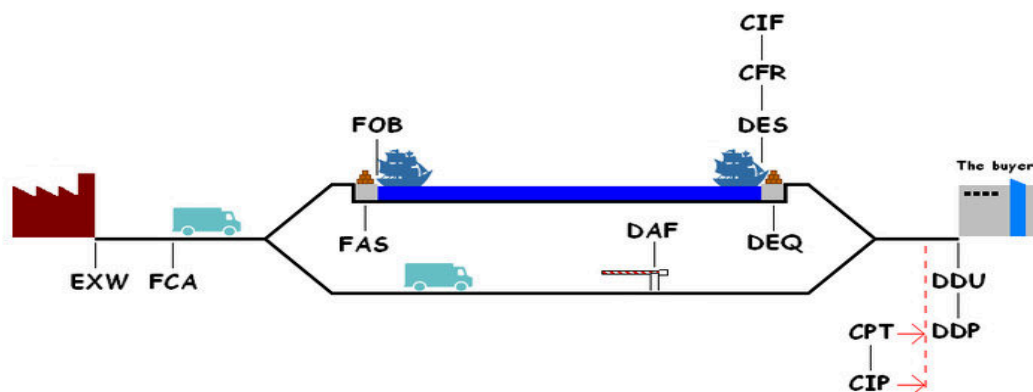
2.3.1 INCOTERMS®

Incoterms® je soubor mezinárodních výkladových pravidel, který je připravován a vydáván Mezinárodní obchodní komorou v Paříži (ICC) od roku 1936. Do dnešní doby byly INCOTERMS publikovány v letech 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 a 2010. Vydáním nové verze pravidel starší verze nezanikají, proto je v kupních smlouvách vždy nutno uvádět znění: "Zvolené pravidlo Incoterms včetně ujednaného místa následované verzí Incoterms" (International Chamber of Commerce. ICC: Incoterms® 2010 [online]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>).

INCOTERMS nemají povahu právní normy a závaznými se stávají pouze tehdy, jestliže se na ně strany kupní smlouvy výslovně odvolají v textu smlouvy. Pravidla INCOTERMS uvádějí, která ze smluvních stran je zavázána obstarat přepravu nebo pojištění, kdy prodávající dodává zboží kupujícímu a jaké náklady nese ta která strana. Pravidla INCOTERMS neuvádějí žádné údaje týkající se ceny zboží ani způsobu její úhrady. Rovněž se nezabývají přechodem vlastnictví ke zboží, anebo následky porušení smlouvy. INCOTERMS® 2010 vstoupily v platnost dne 1. ledna 2011 a nahradily starší verze INCOTERMS® s přihlédnutím na nové trendy a vývoj v mezinárodní přepravě. Pro zjednodušení se tyto přepravní podmínky často znázorňují jako prolínající se indikátory nákladů, rizik a povinností zprostředkovat dokumenty. Jeden z takovýchto grafických přehledů je pro přehlednost uveden v příloze č. 1.

Obr. 2.3.1.1 Grafické znázornění Incoterms® 2010 (zdroj:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/Incoterms_Robert_Wielgorski_Revised_EN.png zobrazeno dne 24.3.2013)



Zde jsou uvedena pravidla přepravy vhodná pro jakýkoliv druh přepravy (International Chamber of Commerce. ICC: Incoterms® 2010 [online]. ICC [25.3.2013]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>):

- EX WORKS: EXW (uved'te jméno místa dodání) Incoterms® 2010 = Ze závodu

"Ze závodu" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího, anebo v jiném místě (např. závod, továrna, skladiště apod.). Prodávající není povinen nakládat zboží na přistavený přejímací dopravní prostředek ani není povinen odbavit zboží pro vývoz, pokud takové odbavení přichází v úvahu. EXW představuje minimální povinnost pro prodávajícího a k použití tohoto pravidla by mělo docházet jen po patřičném zvážení.

- FREE CARRIER: FCA (uved'te místo dodání) Incoterms® 2010= Vyplaceně dopravci

"Vyplaceně dopravci" znamená, že prodávající dodává zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované kupujícím v objektu prodávajícího nebo v jiném jmenovaném místě. Stranám se doporučuje co nej přesněji specifikovat bod ve jmenovaném místě dodání, neboť v tomto bodě přechází riziko z prodávajícího na kupujícího. Pravidlo FCA požaduje, pokud to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz. Prodávající však nemá žádnou povinnost, pokud jde o celní odbavení zboží v dovozu anebo pokud jde o úhradu dovozního cla anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

- CARRIAGE PAID TO: CPT (uved'te místo určení) Incoterms® 2010 = Přeprava placena do

"Přeprava placena do" znamená, že prodávající dodává zboží dopravci anebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě (pokud takovéto místo je dohodnuto mezi stranami) a prodávající je povinen sjednat přepravu a hradit náklady spojené s přepravou zboží do jmenovaného místa určení. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. CPT požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu, avšak prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

- CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO: CIP (uved'te jmenované místo určení)
Incoterms® 2010 = Přeprava a pojištění placeny do

"Přeprava a pojištění placeny do" znamená, že prodávající dodá zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě (pokud je takovéto místo dohodnuto mezi stranami) a prodávající je povinen sjednat přepravu a nést náklady spojené s dodáním zboží do jmenovaného místa určení. Proávající je rovněž povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží během přepravy. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. CIP požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu, avšak prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

- DELIVERED AT TERMINAL: DAT (uved'te překladiště v přístavu nebo v místě určení) Incoterms® 2010 = S dodáním do překladiště

"S dodáním do překladiště" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku a dáno k dispozici kupujícímu ve jmenovaném překladišti ve jmenovaném přístavu anebo v místě určení. Označení "překladiště" zahrnuje jakékoliv místo kryté nebo nekryté jako např. nábřeží, skladiště, kontejnerové depo nebo silniční, železniční anebo letecké překladiště. Proávající je povinen nést veškeré riziko spojené s dodáním zboží a jeho vykládkou v překladišti ve jmenovaném přístavu anebo místě určení. DAT požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu.

- DELIVERED AT PLACE: DAP (uved'te místo určení) Incoterms® 2010 = S dodáním v místě určení

"S dodáním v místě určení" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží dáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce v místě určení. Proávající nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do jmenovaného místa.

DAP pravidlo vyžaduje, aby prodávající proclil zboží ve vývozu, pokud to přichází v úvahu. Avšak prodávající nemá žádnou povinnost proclít zboží v dovozu a hradit jakékoliv poplatky a provést celní odbavení v dovozu.

- DELIVERED DUTY PAID: DDP (uved'te místo určení) Incoterms® 2010 = S
dodáním clo placeno

"S dodáním clo placeno" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu, celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce ve sjednaném místě určení. Proávající nese veškeré náklady a riziko spojené s dodáním zboží do tohoto místa a má povinnost celně odbavit zboží nejen pro vývoz, ale i pro dovoz a uhradit clo jak pro vývoz, tak i dovoz včetně provedení příslušných celních odbavení. Pravidlo DDP představuje maximální povinnosti pro prodávajícího.

Zvláštní skupinu tvoří pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu:

- FREE ALONGSIDE SHIP: FAS (uved'te ujednaný přístav nalodění) Incoterms® 2010
= Vyplaceně k boku lodi

"Vyplaceně k boku lodi" znamená, že prodávající splní svou povinnost dodání, když dodá zboží k boku lodi (tj. na nábreží nebo odlehčovacím člunem) jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění. Riziko za ztrátu a poškození zboží přechází dodáním zboží k boku lodi a kupující od tohoto okamžiku nese veškeré náklady. FAS pravidlo vyžaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu. Proávající však nemá žádnou povinnost odbavit zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo nebo provést jakékoliv dovozní celní formality.

- FREE ON BOARD: FOB (uved'te přístav nalodění) Incoterms® 2010 = Vyplaceně
lod'

"Vyplaceně lod'" znamená povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím ve sjednaném přístavu nalodění anebo obstarat zboží takto dodané. Riziko za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi a kupující nese veškeré náklady od tohoto okamžiku. Pravidlo FOB požaduje, tam kde to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží ve vývozu. Proávající však není povinen celně odbavit zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formality v dovozu.

- COST AND FREIGHT: CFR (uved'te jmenovaný přístav určení) Incoterms® 2010 = Náklady a přepravné

"Náklady a přepravné" znamená, že prodávající splní svou povinnost dodání naložením zboží na palubu lodi nebo obstaráním zboží takto dodaného. Přejed rizika za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího dodáním zboží na palubu lodi. Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a zaplatit náklady a přepravné nutné pro dodání zboží do jmenovaného přístavu určení. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí na kupujícího v rozdílných místech. Pravidlo CFR požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu. Prodávající však nemá žádnou povinnost odbavit zboží pro dovoz nebo platit jakékoliv dovozní clo nebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

- COST INSURANCE AND FREIGHT: CIF (uved'te sjednaný přístav určení) Incoterms® 2010 = Náklady, pojištění a přepravné

"Náklady, pojištění a přepravné" znamená, že prodávající dodá zboží na palubu lodi nebo obstará zboží takto dodané. Riziko za ztráty anebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi. Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravné potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu určení. Prodávající je rovněž povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží během přepravy. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí na kupujícího v rozdílných místech. Tam, kde to přichází v úvahu, je povinností prodávajícího odbavit zboží pro vývoz. Prodávající však nemá žádnou povinnost odbavovat zboží pro dovoz nebo hradit dovozní clo a náklady spojené celním odbavením v dovozu.

Pravidla INCOTERMS® v sobě zahrnují všechny aspekty, které je nutno dodržet při mezinárodním obchodu se zbožím, od rizik až po celní povinnosti. Na typu podmínky závisí to, jak složité bude zajištění obchodu pro tu či onu stranu, jak nákladné bude zajištění takového obchodu a jaká rizika nesou jednotlivé strany, proto pokud není správná podmínka uvedena na naprosto všech dokumentech spojených se zásilkou, není možno ji zpracovat a je nutno dokumenty přepracovat a vydat znovu.

3 Praktická část

3.1 Představení automobilové a forwardingové společnosti

Zásobovací proces má vždy více účastníků, mezi kterými probíhají informační, materiálové a peněžní toky. V našem konkrétním případě jsou dvěma hlavními účastníky výrobní společnost H a zprostředkovatel přepravy společnost P.

Abychom dobře pochopili celý zásobovací proces, je nutné si oba účastníky představit a podívat se důkladněji na jejich *modus operandi* (běžný operační postup), který neodmyslitelně ovlivňuje celý zásobovací proces a určuje základní nároky na něj kladené.

3.1.1 Společnost H

Společnost H je součástí mezinárodní skupiny se sídlem v Jižokorejském Soulu. Hlavní zaměření společnosti je výroba plastových dílů pro auto-průmysl a dále výroba EPP granulátu (expandovaného propylenu) pro další zpracování. Plastové díly vyrábí jak z kompozičního materiálu (sklo + polypropylen) GMT – glass mat thermoplastic, tak z expandovaného polypropylenu EPP. V současnosti zaměstnává cca 220 zaměstnanců, z toho je 26 THP (Společnost H. H: O společnosti [online]. H [27.3.2013]. Dostupné z: <http://www.SPOLECNOSTHcz.cz/>).

Obr. 3.1.1.1 Společnost H – areál (zdroj: <http://www.SPOLECNOSTHcz.cz/>)



Důležité pro zásobovací proces je především to, že společnost H má velice silné vazby na dodavatele v Jižní Korei, díky čemuž je možno provádět předběžnou kontrolu kvality dovážených surovin, koordinovat projekty zavedení nových druhů surovin a polotovarů pro nové výrobky a velice dobrou specifikaci požadovaných surovin a polotovarů pro stávající výrobky společnosti H.

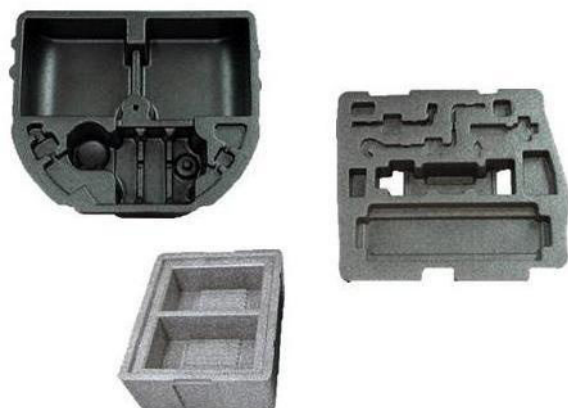
Neméně důležitá je pak okamžitá zpětná vazba a rychlé řešení případných abnormalit v zásobovacím procesu, v neposlední řadě také leteckou dopravou požadovaných surovin či polotovarů v případě nejvyšší potřeby.



Zleva doprava Obr. 3.1.1.2 – Expandér polypropylenové směsi, Obr. 3.1.1.3 – Žíhací nádoba (zdroj: interní archiv fotografií společnosti P)

Společnost H v současnosti vyrábí technické díly z expandovaného polypropylenu (EPP) na 4 linkách a z vysoce pevných kompozitních materiálů GMT (polypropylen + tkaniny ze skelných vláken) na 6 linkách. Jsou držitelé certifikátu ISO TS 16 949. Výrobu provozují ve 3 výrobních halách o celkové rozloze 11500 m² (6000 m² hala s tvářecími linkami EPP a GMT + 2500 m² hala výroby EPP granulátu + 3000 m² hala se 3 GMT linkami).

Vlevo Obr. 3.1.1.3 EPP výlisky (zdroj: spol. H)



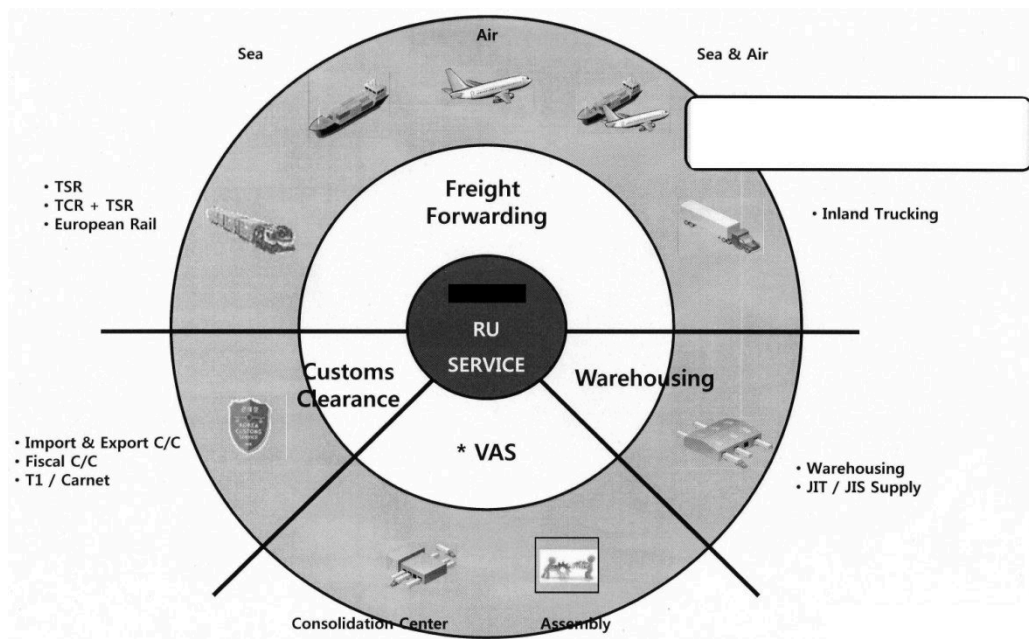
Vpravo Obr. 3.1.1.4 řez GMT nárazníku

Výrobky společnosti H se dále distribuují do automobilek, které tyto výrobky použijí při sestavení hotových automobilů či náhradních dílů pro tyto automobily. Toto je důležité zejména proto, že zásobovací proces mezi společnostmi H a dalšími automobilovými společnostmi je také postaven na systému Just in time a tudíž by případné komplikace s dodávkami surovin a materiálu do společnosti H měly dopad i na výrobní proces těchto dalších společností, což je vzhledem k obrovským nákladům spojeným se zastavením montážních linek v automobilovém průmyslu naprosto nepřijatelné.

3.1.2 Společnost P

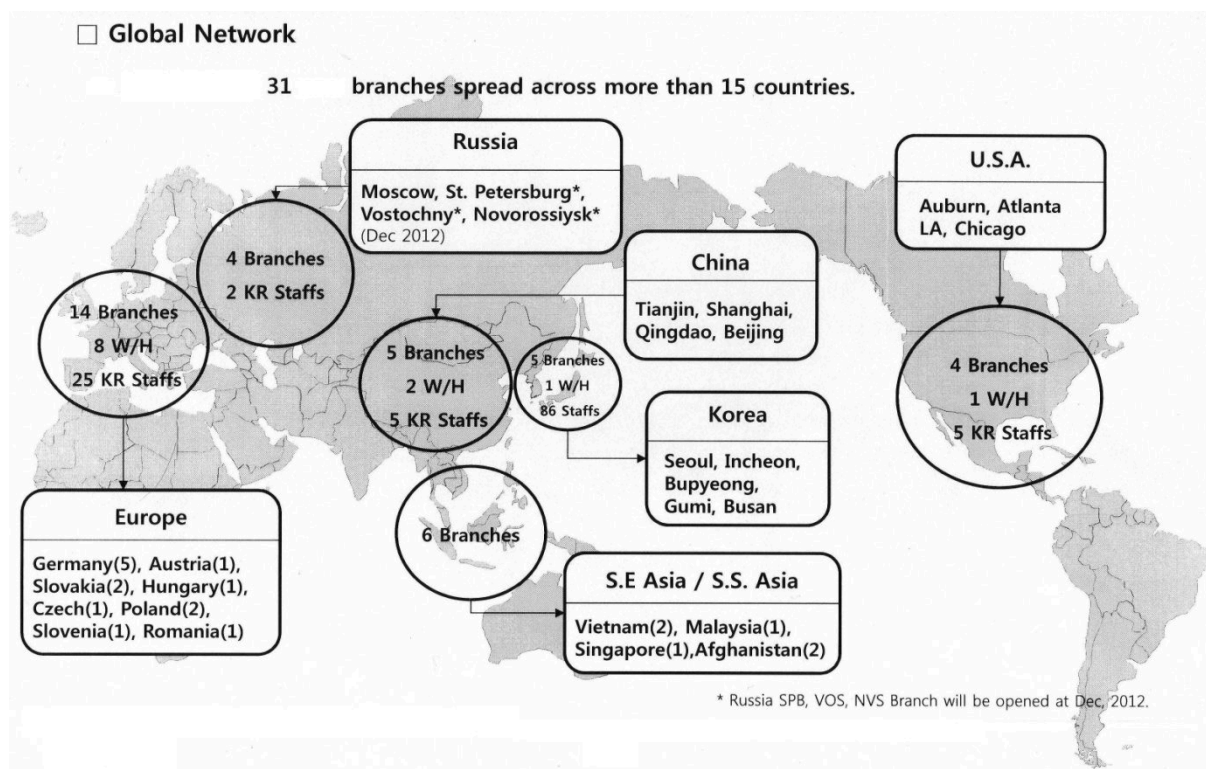
Společnost P je součástí mezinárodní skupiny se sídlem v Jižokorejském Soulu (stejně jako společnost H, pozn. autora). Tato mezinárodní skupina se zaměřuje na mezikontinentální logistiku a začínala jako dceřiný podnik uskupení Muller and Partner. V roce 2002 se oddělila jako samostatný subjekt specializovaný na poskytování služeb Jižokorejským firmám provádějícím obchodní aktivity v zahraničí. K tomuto účelu tento korejský subjekt založil řadu nyní již vlastních dceřiných společností (včetně společnosti P v české republice) v zemích, ve kterých mají její korejské partnery obchodní aktivity. Tento krok vedl k tomu, že mohla rozšířit nabídku poskytovaných služeb o skladovací a celní služby, flexibilněji řešit vzniklé logistické komplikace přímo v dané zemi a v neposlední řadě aby se více přiblížila odlišné mentalitě zákazníků, kterým poskytuje své služby tím, že bude zaměstnávat pracovníky z konkrétních zemí, kteří budou zajišťovat komunikaci s nákupními a logistickými odděleními zákazníků.

Obr. 3.1.2.1 Schéma služeb poskytovaných společností P (zdroj: interní materiály společnosti P)



V současnosti má tato mezinárodní skupina se sídlem v Korei kromě České republiky v Evropě pobočky mimo jiné také v Polsku, Slovensku, Rakousku, Německu a Maďarsku. V Asii jsou to mimo jiné pobočky v Číně, Vietnamu a Afgánistánu a ve Spojených státech Amerických ve městech Atlanta, Auburn, Los Angeles a Chicago. Všechny pobočky a dceřinné společnosti včetně společnosti P jsou znázorněny v následujícím přehledu:

Obr. 3.1.2.2 Globální síť mateřské společnosti společnosti P (zdroj: interní materiály společnosti P)



Logistickou síť této mezinárodní skupiny však tvoří pouze přímo podřízené dceřiné společnosti, ale také řada partnerských společností. V Evropě jsou to například bývalí kolegové s Muller and Partner, multimodální přepravní společnosti jako například Metrans a mezinárodní lodářské společnosti Hanjin Shipping, Hapag Loyd a Maersk Line. Důležitá je také spolupráce společnosti P a dalších dceřiných společností s celními společnostmi, které poskytují celní deklaranty, kteří umožňují proclení zásilek na vykládkových terminálech či v jiných celních zónách a potvrzují obsah zásilkových kontejnerů.

Společnost P přímo či nepřímo spolupracuje se všemi partnerskými společnostmi a s většinou relevantních dceřiných společností tak, aby zaručila včasné a bezproblémové doručení zásilek z Jižní Korei k zákazníkům v České republice. Tato spolupráce zahrnuje zajištění zaoceánské

kontejnerové přepravy, vykládku zásilek z lodí na terminály, nakládání na kontejnerové vlaky či přímo na přistavené kamiony, vnitrozemní pozemní přepravu, vykládku na překladiště a v neposlední řadě také clení kontejnerů a doručení k zákazníkovi.

Obr. 3.1.2.3 Přehled evropské logistické sítě společnosti P (zdroj: interní materiály společnosti P)



3.2 Sběr a vyhodnocení dat

Informace kvalitativního charakteru byly získány na základě profesní zkušenosti autora také během jeho působení ve společnosti P, kdy měl možnost se důkladně seznámit jak s oficiální logistickou teorií uvedenou do praxe, tak i s nepsanými business pravidly, kterými se z velké části (obzvláště ve společnostech s Korejskou firemní kulturou) řídí mezinárodní logistika.

Veškerá data kvantitativního charakteru (data odplutí a příplutí nákladní lodi, délky trvání jednotlivých fází zásobovacího procesu, typy zásilek dle Incoterms®, způsoby přepravy, délky

stání na jednotlivých překladištích atd.) pro tuto bakalářskou práci byla nashromážděna za působení autora ve společnosti P na pozici asistenta forwardingu v průběhu jeho každodenních povinností a zaznamenána pomocí tabulkového procesoru Microsoft Excel do uceleného přehledu. Tento přehled sloužil autorovi jako zdroj informací jak pro psaní této práce, tak při výkonu jeho profese.

Data takto získaná byla pak již jen zpracována pomocí základních statistických vzorců v programu Excel, jako je absolutní a relativní počet, průměr, minimum a maximum. Na obrázku 3.2.1 je ukázka tohoto přehledu.

Obr. 3.2.1 Přehled zásilek pro společnost H (zdroj: vlastní tvorba)

F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
MASTER B/L	HOUSE B/L	CONTAINER	SIZE	P	ETD	ETA	MODE	DEL DAY	DEL TIME	T/ TIME	PORT DEPART	CY IN	CY STAY	INCOTERM	LINER	POL	POD
MAEU863114871	PTIK2011812201	TCKU9371467	45GP		2011-11-30	2012-01-02	RT	2012-01-27	00:00	33	2012-01-05	2012-01-07	20	FOB	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863060473	PTIK2011812202	MSKU0677960	45GP		2011-11-30	2012-01-02	RT	2012-01-27	00:00	33	2012-01-05	2012-01-07	20	FOB	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863078501	PTIK2011812204	MSKU9405052	45GP		2011-12-07	2012-01-02	RT	2012-01-30	00:00	26	2012-01-05	2012-01-07	23	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863078546	PTIK2011812208	MSKU3924132	22GP		2011-12-07	2012-01-02	RT	2012-01-27	00:00	26	2012-01-05	2012-01-07	20	EXW	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863060325	PTIK2011812200	MAEU6996631	22GP		2011-12-14	2012-01-09	L1	2012-01-11	00:00	26			0	EXW	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	GESU2121691	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-31	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	17	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU3958343	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU4344519	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-03	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	20	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	POCU0488601	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	CAIU2402649	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-01	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	18	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MAEU6984440	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-03	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	20	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU3018668	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-02	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	19	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU3085748	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-02	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	19	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MRKU7085750	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-17	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	3	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU5462033	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-31	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	17	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	PONU0918413	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-23	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	9	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	PONU0921422	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-02	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	19	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU2767023	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-24	14:00	26	2012-01-12	2012-01-14	10	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU7410635	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU7385640	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-17	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	3	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863115038	PTIK2011812203	MSKU7499920	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-17	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	3	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863126948	PTIK2011812209	TTNU4415301	42GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	EXW	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863119127	PTIK2011812211	MRKU0626770	42GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-16	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	2	DDP	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863127430	PTIK2011812212	MSKU2587680	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-25	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	11	EXW	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863189268	PTIK2011812214	BSIU2039122	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-10	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	20	EXW	MSK001	KRPUS	DEHAM
MAEU863196536	PTIK2011812215	MAEU6344994	42GP		2011-12-21	2012-01-16	L1	2012-01-18	00:00	26			0	DAP	MSK001	KRPUS	DEHAM

Vyhodnocení těchto dat probíhalo formou kvantifikování vzniklé mudy v jednotlivých fázích zásobovacího procesu do podoby nadbytečného času u mudy čekání a nadbytečných nákladů u mudy transportu a u mudy zásob. Toto kvantifikování je zrealizováno v samotném textu práce a shrnuto v jejím závěru.

3.3 Zásobovací proces

Jakožto forwarding asistent mněl autor zodpovědnost za zajištění těch fází přepravy zásilek které se odehrávaly v Evropě, včetně rezervace vlaků a nákladních automobilů. Dále pak autor koordinoval termíny doručování zásilek dle aktuální potřeby společnosti H a na základě těchto termínů zajišťoval proclení zásilek dle zákonů ČR a Evropské Unie. Neméně důležitou

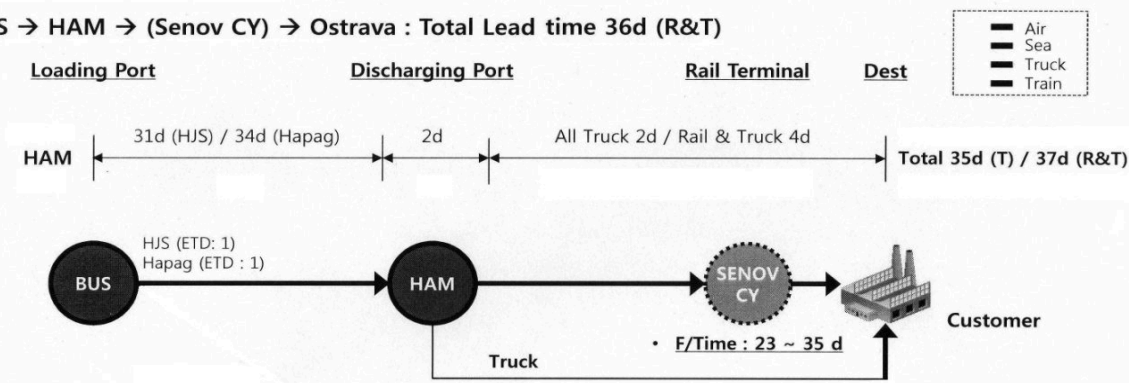
úlohou forwarding asistenta bylo také monitorování všech zásilek určených pro společnost H, evidence veškerých dokumentů souvisejících s těmito zásilkami, jejich získávání od účastníků procesu a následné předávání všem zainteresovaným stranám včetně státních institucí a mateřské společnosti společnosti P. Veškerá písemná i verbální komunikace s účastníky procesu probíhala kvůli potenciální jazykové bariéře v anglickém jazyce.

Zásobovací proces pro společnost H zprostředkovává společnost P, která vystupuje jako logistický prostředník. Útvar nákupu společnosti H má díky svým vazbám na jihokorejskou mateřskou společnost možnost přímé a osobní komunikace se svými jihokorejskými dodavateli. Tito dodavatelé dostávají objednávky na materiál a polotovary, které společnost H potřebuje pro své účely. Na základě těchto objednávek se poté sestavují zásilky. Tyto zásilky se předávají jihokorejské mateřské společnosti společnosti P, která se zajistí jejich dopravení do přístavu Busan v Jižní Korei a naložení na jednu z kontejnerových lodí.

Obr. 3.3.1 Schéma multimodální přepravní cesty z Busanu do společnosti H (zdroj: interní materiály společnosti P)

□ Ocean Supply Route

• BUS → HAM → (Senov CY) → Ostrava : Total Lead time 36d (R&T)



- Z přístavu v Busanu putují zásilky kontejnerovou lodí jedné z rejdářských společností do německého Hamburku.
- Zde se kontejnery umístí z lodi na jeden z přilehlých kontejnerových terminálů, které spravuje jedna z partnerských přepravních společností společnosti P.
- Z těchto překladevých terminálů pak zásilka putuje nejbližším blokovým vlakem na koncový terminál v ČR co nejbližší místu finální vykládky. Na tomto terminálu pak může zásilka dle nutnosti doručení čekat až 25 dní bez dalších skladovacích nákladů, poté s dodatečnými skladovacími náklady, což je však vysoce nežádoucí vzhledem k vysoké ceně každého dalšího dne, kdy zásilka na terminálu zůstává bez doručení.

- Následující část této práce se bude zabývat výše vyjmenovanými jednotlivými fázemi, kterými zásilka prochází během zásobovacího procesu. Tyto fáze poslouží při detailním popisu celého procesu a umožní analyzovat případná zpoždění, nadbytečné náklady či další druhy plýtvání.

Přeprava zásilky technicky začíná již jejím opuštěním dodavatelského závodu v Jižní Korei a její cesta do přístavu v Busanu. Tuto fázi má však na starosti mateřská společnost společnosti P a v této fázi díky velice dobré jihokorejské infrastruktuře, úzké spolupráci mezi dodavatelem a mateřskou společností a také díky dohledu mateřské společnosti společnosti H nedochází v praxi k žádným zpožděním či dalšímu plýtvání. Tato efektivita je také možná díky tomu, že se výrobní závody dodavatelských společností soustředí do okolí města Busan a tudíž je možno jakékoliv případné komplikace mezi První fází zásobovacího procesu, kterou má ve své kompetenci společnost P, je přeprava zásilek z Asie do Evropy na jedné z velkých kontejnerových lodí a při této fázi již bohužel k plýtvání (mudě) dochází.

Průběh předání kompetencí a kontroly nad zásilkou probíhá následovně. Mateřská společnost zašle elektronicky dokumenty spjaté se zásilkou společnosti P, kde si je vezme pod svou kompetenci příslušný forwarding asistent dle koncového zákazníka. Mezi tyto dokumenty patří:

- Domácí náložný list (House bill of lading) - je vydáván mateřskou společností společnosti P pro koncového zákazníka, který má díky tomuto dokumentu přehled o této fázi přepravy. Jsou zde uvedeny informace o lodi, data vyplutí, očekávané příplutí do cílového přístavu a na dalších listech pak informace o nákladu.
- Hlavní náložný list (Master bill of lading) - je vydáván námořním přepravcem pro zprostředkovatele obchodu. V našem případě jsou náložní listy vydávány pro mateřskou společnost, která je však předává společnosti P pro přehled a kontrolu nad zásilkami. Tento dokument má stejné náležitosti jako Domácí náložný list, avšak jiné detaily v kolonkách odesílatel, příjemce a přepravce a to kvůli ochraně informací. Proto se tento dokument nesmí dostat k příjemci zásilky, jelikož tímto dokumentem příjemce nemá nic do činění.
- Komerční faktura (Commercial invoice) - faktura, která detailně popisuje obchodní transakci mezi dodavatelem a odběratelem. Tuto fakturu je třeba mít k dispozici kvůli celním náležitostem.

Tyto dokumenty se tisknou a 1. Zakládají se do archivů společnosti P pro pozdější referenci. 2. Předávají se elektronicky dodavateli popř. celnímu zastupitelství, které na jejich základě připraví dokumenty pro celní řízení.

Obr. 3.3.1.2 Kontejnerová loď Busan Express společnosti Hapag-Lloyd (zdroj: interní materiály společnosti P)



Samotná mezinárodní námořní přeprava probíhá prostřednictvím jedné z mnoha kontejnerových lodí, včetně vyobrazené lodi Busan Express společnosti Hapag-Lloyd. Tyto kontejnerové lodi plují na trase Busan- Hamburg a zpět. Díky důležitosti této konkrétní námořní cesty lodě zastavují pouze na doplnění zásob a dotankování paliva, díky čemuž je průměrná doba cestování zásilky pro společnost H touto námořní cestou necelých 29 dní. Za sledované období (30.11. 2011 - odplutí první zásilky po 1.8. 2012 – doručení poslední zásilky) bylo celkem přepraveno 313 kontejnerových zásilek (Feher, 2012). V následující tabulce jsou přehledně uvedeny absolutní a relativní počty zásilek dle dodacích podmínek.

Obr. 3.3.1.3 Přehled zásilek dle INCOTERMS ®

EXW:	92	29,4%
FOB:	14	4,5%
DAP:	170	54,3%
DDP:	37	11,8%

Námořní doprava má však kromě nesporných výhod také celou řadu nevýhod. Mezi nejvýznamnější patří nevypočitatelnost počasí a jeho významný vliv na délku přepravy. Ve sledovaném počtu zásilek byla nejkratší cesta podniknuta za 26 dní, což je o tři dny rychleji než průměrná doba přepravy. Naproti tomu nejdelší čas přepravy byl 38 dní, což je již o devět dní více než průměrná doba přepravy. Toto neočekávané a jen těžko sledovatelné zpoždění může způsobit několik problémů.

- Prvním problémem může být nedostatečná kapacita nákladních vlaků pro dopravení zásilek na kontejnerový terminál v místě doručení, jenž budou právě k dispozici ve zpožděný termín doplutí lodě do přístavu. Nákladní vlaky použitelné pro doručení námi sledovaných zásilek neodjíždějí každý den, ale každý druhý či třetí pracovní den. Kvůli tomuto se může stát, že se kontejner zdrží déle, než je stanovená volná skladovací doba (free demurrage time) v přístavním překladišti (v námi sledovaném procesu činí tato doba na překladišti Eurogate Hamburg 7 kalendářních dní) a tím pádem budou vznikat dodatečné náklady spojené s mudou zásob. Tyto náklady jsou navíc až pětkrát (100 Euro za kontejner za den v přístavním překladišti oproti dvaceti Euro za den na terminálu v blízkosti místa doručení) vyšší, než dodatečné skladovací náklady na kontejnerovém terminálu v místě doručení, avšak užitná hodnota je stejná, ne-li nižší, jelikož se kontejner skladuje stále relativně daleko od místa doručení (Feher, 2013).

- Dalším problémem, který však může nastat méně často, by bylo zdržení zásilky v případě její urgentnosti. Běžně se pro takovouto zásilku vysílá přímý tahač, který je v přístavu přistaven speciálně pro daný kontejner a převáží jej do ČR k odběrateli okamžitě po jeho vyložení z nákladní lodi. Pokud by v takovémto případě měla nákladní loď zpoždění řekněme devět dní, přímý tahač by pouze nečinně parkoval na přístavním parkovišti a čekal na zásilku. Daleko závažnější a nákladnější je však fakt, že by mohlo dojít až k zastavení výroby v odběratelském podniku H, což by znamenalo ztráty v řádu stovek tisíc korun (Feher, 2013).
- Nejméně pravděpodobné, avšak s dalekosáhlými následky, je riziko unesení nákladní lodi piráty. Tyto únosy probíhají nejčastěji ve vodách v blízkosti Somálského poloostrova. V nejlepším případě se s únosci dohodnou zástupci námořní dopravní společnosti, avšak i za těchto okolností je zásilka pozdržena přinejmenším na několik týdnů a měsíců, někdy i let, nehledě na možné poškození v důsledku nepovolané manipulace s kontejnerem. V nejhorším případě pak piráti ukořistí náklad lodi, posádku prodají otrokářům či popraví a loď demontují pro vlastní účely. Těmito případy zpoždění či ztráty plavidla však bohužel nelze zcela účinně předejít a proto jsou pouze zmíněny pro úplnost.

Aby se zabránilo výše zmíněným dodatečným nákladům, prostojům a plýtvání prostředky, navrhuje autor této práce v souvislosti s touto fází zásobovacího procesu zavést několik opatření a procesních postupů, které by snížili pravděpodobnost výskytu logistické mudy (plýtvání).

- Nejpozději týden před očekávaným příplutím nákladní lodi do přístavu telefonicky či na internetových stránkách loďařské společnosti ověřit přesné časy příplutí či případná zpoždění. Volba způsobu ověření by závisela na spolehlivosti jednotlivých způsobů, kupříkladu za svého působení měl autor velice dobré zkušenosti s elektronickou komunikací se zaměstnanci jedné z loďařských společností, avšak nemohl se spolehnout na údaje získané z webových stránek této společnosti a tudíž sledoval pohyb lodí této společnosti za pomoci tracing reportů periodicky zasílaných na e-mail. Naproti tomu polohu lodí druhé společnosti bylo možno s téměř stoprocentní spolehlivostí dohledat na webových stránkách, a tudíž nebylo nutné zatěžovat zaměstnance této společnosti s dalšími dotazy, nehledě na okamžitou odezvu webového serveru v porovnání s e-mailovou komunikací.

Díky tomuto opatření by bylo možné s předstihem zajistit místo na přepravním vlaku popřípadě uvolnit toto místo pro jiné kontejnery v případě zpoždění lodi. Tím pádem by se podstatně snížilo riziko mudy zásob ve formě dodatečných skladovacích nákladů a vázaných finančních prostředků a také mudy pohybu ve formě zbytečného uskladňování a vyskladňování zásilek)

3.3.2 Překládka zásilek z lodi na kontejnerový vlak

Po příplutí nákladní lodi do přístavu nastává fáze vykládky kontejnerů pomocí kolejnicových jeřábů a jejich uložení v překládním prostoru. Jelikož není možné určit si, v jakém pořadí budou kontejnery na loď nakládány, je také nemožné určit, kdy přesně budou vyloženy konkrétní zásilky. Jisté je však to, že kompletní vyložení kontejnerů bez dalších komplikací trvá maximálně dva dny. Po této době již můžeme s jistotou považovat zásilku za připravenou pro další podfázi a tou je naložení na kontejnerový vlak (block train) (Feher 2013).

Tuto fázi pro společnost P zajišťuje přepravní společnost Metrans a.s. Tato společnost se specializuje na multimodální pevninskou přepravu kontejnerů ve střední Evropě a kromě dopravních prostředků jako jsou lokomotivy, vagony a nákladní automobily vlastní také síť překládních terminálů v důležitých přístavech a na hlavních železničních a silničních křižovatkách. To jí umožňuje zabezpečit dopravu kontejnerů z přístavu až na místo doručení za nejnižší náklady. Tento důraz na ekonomičnost a také na spolehlivost je důvod, proč si společnost P vybrala jako svého partnera pro tuto kritickou fázi přepravy právě Metrans a.s.

Obr. 3.3.2.1 Přepravní terminál a lokomotiva společnosti Metrans a.s. (zdroj: interní materiály společnosti P)



- Při sledování plýtvání při této fázi je nutné si uvědomit návaznost jednotlivých kroků. Nejprve se musí zásilka včas vyložit z lodi na překladiště. Toto vykládání může být opožděno z důvodu náhlého nepříznivého počasí, při kterém jeřáby nemohou pracovat optimální rychlostí či v extrémních případech vůbec. Přístav v Hamburku má velkou výhodu ve svém vnitrozemském umístění, což zcela eliminuje dopad vysokých vln, přílivu a odlivu, avšak toto umístění sebou nese také nové riziko zvýšené hladiny v přístavu kvůli povodním, které v otevřeném přístavu nehrozí. Veškeré zdržení spojené s nepříznivým počasím představuje mudu čekání, která je v tomto případě obzvláště nebezpečná, jelikož jak bylo zmíněno v oddílu věnovaném námořní přepravě, může zapříčinit zmeškání kontejnerového vlaku a zapříčinit mudu zásob kvůli skladovacím poplatkům. Dále také může toto čekání za následek nutnost přímého tahače z Hamburku na místo doručení, což by způsobilo mudu pohybu, jelikož na stejné místo by se zásilka musela dopravit podstatně nákladněji.

Vlevo Obr. 3.3.2.2 Terminál Eurogate (zdroj: interní materiály společnosti P)



Vpravo Obr. 3.3.2.3 Vlakový terminál společnosti Metrans (zdroj:

<http://www.metrans.cz/terminal-pr.php> zobrazeno dne 3.4.2013)

- Kromě počasí se při překládání může vyskytnout také riziko technického selhání vybavení přístavu či překladiště. Ať už se jedná o samotné jeřáby či o IT technologie, takovéto závady mohou způsobit opoždění vykládky či nakládky zásilek. V tomto případě však přístav přejímá zodpovědnost za způsobené škody a neúčtuje si dodatečné skladovací poplatky. Vedení přístavu je ochotno proplatit také dodatečné náklady spojené s urgentní přepravou zásilky přímým tahačem a tudíž veškerá muda při tomto selhání techniky padá na bedra vedení přístavu. Z výše uvedených důvodů se velice dbá na dobrý technický stav vybavení přístavu a tyto incidenty se stávají zřídka, zpravidla méně než jednou za rok (Feher 2013).

Aby se zabránilo výše zmíněným dodatečným nákladům, prostojům a plýtvání prostředky, navrhuje autor této práce v souvislosti s touto fází zásobovacího procesu zavést několik opatření a procesních postupů, které by snížili pravděpodobnost výskytu logistické mudy (plýtvání).

- Všechna výše zmíněná rizika pramení ze zdrojů, které nemůže společnost P ovlivnit pomocí žádných preventivních opatření. Je však důležité, aby zaměstnanci pověřeni dohledem nad zásilkami měli neustálý přehled o situaci v přístavu, aby mohli flexibilně reagovat na nově vzniklou situaci a zabránit dodatečným nákladům tím, že včas zkoordinují dodávku zásilek za nově vzniklých podmínek s dispečery společnosti Metrans a.s. a tím zmírnily případné plýtvání na minimum. Pro zásilky, které jsou urgentní, je třeba zařídit přepravu přímým tahačem a pro zásilky, které urgentní nejsou, ale na překladišti by se kvůli výše zmíněným komplikacím zdržely déle než sedm dní, je třeba zajistit místo na jiném kontejnerovém vlaku a s logistickým pracovníkem společností M domluvit jiný harmonogram dodávek zásilek již uskladněných na terminálu v Šenově tak, aby se počítalo s pozdějším příjezdem opožděných zásilek a v horizontu budoucích týdnů nevznikl nedostatek určitého druhu materiálu k dodání.

Díky těmto krokům krizového logistického managementu by bylo možné co nejvíce zmírnit mudu čekání i mudu zásob, jelikož tyto dvě spolu souvisí a představují kontejnery se zásilkami čekajícími buď na vyloštění na nákladní lodi či na naložení na překladišti. Touto cestou však není možné zmírnit dopad mudy pohybu, která se dostaví v případech urgentních zásilek, avšak tyto dodatečné náklady na převoz zajistí pokračující provoz výroby společnosti H a tím pádem předejdou mnohem větším nákladům při zastavení výroby.

Obr. 3.3.2.4 Maersk a.s. jako ikona mezi přepravními společnostmi (zdroj:

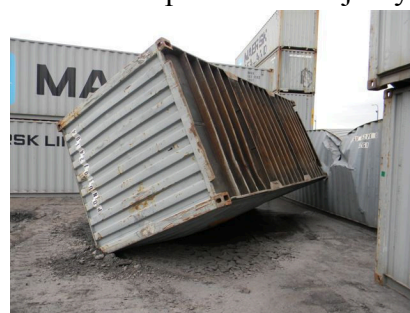
<http://www.brickshow.com/pictures-of-2011-maersk-train-set-10219> zobrazeno 8.4.2013)



3.3.3 Vnitrozemská železniční přeprava

Vnitrozemská železniční přeprava je jedním ze dvou způsobů, jak se zásilka v kontejneru může dostat z přístavu v Hamburku do místa doručení v místě sídla společnosti H v českém Těšíně. Doprava kontejnerů po železnici probíhá na tzv. blokových vlacích (anglicky „block trains“), které se skládají s tažných diesellových lokomotiv a speciálních nákladních vagónů, které jsou určené na nakládání, převoz a vykládku přepravních kontejnerů. Kontejnery se na tyto vlaky nakládají kolejnicovými jeřáby (viz. Obrázek 3.3.2.2), které jsou umístěny v překladištích a jsou schopny přistavený vlak naložit rychle a levně. Tato metoda nakládky, vykládky a manipulace s kontejnery je preferována před individuální manipulací s kontejnery, při níž se musí použít kontejnerový vysokozdvizný vozík, ke kterému se vážou rizika spojená s mudou pohybu a to především poškození kontejneru (viz. Obrázek 3.3.3.1.)

Vpravo Obr. 3.3.3.1. Kontejner poškozený špatnou manipulací (zdroj: interní materiály společnosti P)



Zásilka v kontejneru je v Hamburku naložena na nákladní vlak, který ji doveze až na překladištní terminál v Praze. Tato cesta trvá s nakládkou i vykládkou dva pracovní dny. V Praze se zásilka zdrží jeden den a poté se společně s dalšími zásilkami od jiných dodavatelů přeloží na kratší kontejnerový vlak, který jede na trase Praha-Šenov. Třetí den večer od odjezdu z přístavu v Hamburku je zásilka vyložena na překladištním terminálu v Šenově a čeká na finální fázi přepravy a tou je přeložení na kamion a doručení do společnosti H.

Stejně jako předchozí fáze je i tato v režii společnosti Metrans a.s., která dohlíží na zásilku v průběhu převozu a zajišťuje i mezipřeklad z vlaku Hamburk-Praha na vlak Praha-Šenov. Operátor společnosti Metrans dohlíží na zkoordinování navazujících vlaků a na dodržení jízdních řádů. Forwarding asistentovi společnosti P (autorovi této práce) pak minimálně jednou týdně zasílá rozpis vlaků (train schedule), díky kterému má asistent přehled o příjezdech vlaků a možnost dopředu odhadnout dostupnost jednotlivých zásilek pro doručení do společnosti H.

Při samotné přepravě však může nastat několik situací, které mohou vést k dodatečným nákladům a na které je nutné se při prevenci zaměřit.

- Vzhledem k povaze železniční přepravy může kdekoli na trati Hamburk-Praha-Šenov nastat buďto plánovaná, či neplánovaná výluka, která může pozdržet příjezd zásilky na terminál v Šenově. Plánované výluky jsou samozřejmě tou lepší variantou, jelikož se jejich dopad dá předem buďto úplně odstranit zvolením jiné železniční trasy či alespoň zmírnit použitím jiného dopravního prostředku (přímého tahače), čímž by došlo k mudě pohybu a dodatečných nákladům za přepravu, avšak u urgentních zásilek by možné škody plynoucí s nedoručení zásilky více než ospravedlňovaly tyto dodatečné náklady. V případě neplánované výluky je situace podstatně horší, jelikož se zásilka bude nacházet na kolejích bez možnosti včasné překládky na jiný dopravní prostředek a tudíž nezbyvá nic jiného než urgovat příslušné drážní orgány o okamžitou nápravu a zprovoznění železniční trati v daném místě. V tomto případě by došlo k mudě čekání a případná urgence zásilky by se musela řešit leteckou přepravou další obdobné zásilky přímo z Jižní Korei (Autor zabezpečoval pro společnost H i tento druh přepravy zásilek, avšak jelikož není letecká přeprava předmětem této práce, je zde zmíněna pouze pro úplnost).
- Samozřejmě může dojít stejně jako u jiných druhů přepravy k poruše samotného přepravního prostředku, v našem případě lokomotivy. K poruchám tohoto druhu však dochází velice zřídka a to díky spolehlivosti diesellových tažných lokomotiv spojené s jejich pravidelnou údržbou v depu, a proto jsou zde zmíněny pouze pro úplnost.

Aby se zabránilo výše zmíněným dodatečným nákladům, prostojům a plýtvání prostředky, navrhuje autor této práce v souvislosti s touto fází zásobovacího procesu zavést několik opatření a procesních postupů, které by snížili pravděpodobnost výskytu logistické mudy (plýtvání).

- V této fázi přepravy zásilek již funguje několik opatření, a to konkrétně přímý dohled dispečera společnosti Metrans a.s. a zprostředkovaně díky rozpisu vlaků i dohled zaměstnance společnosti P. Z pracovních zkušeností ovšem autor musí konstatovat, že v této fázi občas dochází k nedostatečnému toku informací a o některých nastalých skutečnostech se společnost P dozvěděla až zpětně. Proto autor této práce navrhuje kromě spoléhání se na rozpis vlaků zasláný dispečerem také vlastní kontrolu odjezdů a příjezdů vlaků také elektronickou cestou přímo na stránkách přepravní společnosti popřípadě na stránkách přístavu Hamburk.

Tato dodatečná kontrola ze strany forwarding asistenta společnosti P by zaručila přesnost informací a případně by zachytila i další abnormality v železničním provozu, kterých by si sám dispečer eventuálně nevšiml. Tím by se mohlo předejít případnému řešení zásilek přímým tahačem tím, že by se upravilo pořadí dodání zásilek, které jsou již na překladišti v Šenově, a zabránilo by se tak mudě pohybu.

3.3.4 Doručení zásilky z překladiště do společnosti H

Jakmile kontejnerový vlak v pořádku dorazí na překladiště v Šenově, všechny kontejnery se vyloží a urovňají. Takto mohou kontejnery zůstat uskladněny až 25 dní bez dodatečných skladovacích nákladů a této doby společnost H využívá k tomu, aby si vytvořila zásoby pro případ náhlé potřeby či při komplikacích s budoucími dodávkami.

Obr. 3.3.4.1 železniční kontejnerový terminál Šenov (zdroj: interní dokumenty společnosti P)



Materiál a polotovary, které společnost H odebírá od společností v Jižní Korei dovoluje jeho uskladnění po delší dobu bez starostí o ztrátu jakosti a tudíž je možno u materiálu jako je například polypropylenový granulát tvořit si menší zásoby bez dalších dodatečných nákladů.

Obr. 3.3.4.2 Délky setrvání kontejnerů na terminálu v Šenově (zdroj: interní dokumentace společnosti P)

nejdelší čas strávený na překladišti:	24
nejkratší čas strávený na překladišti:	1
Průměrný čas strávený na překladišti:	13,3

Během těchto 25 dnů je zásilka v kontejneru uložena a je kdykoliv možné ji uvolnit k naložení na kamion a doručení do společnosti H. To, které zásilky se budou ve který den doručovat, závisí na komunikaci mezi forwarding asistentem společnosti P (autorem této práce) a mezi logistickým pracovníkem společnosti H, který dle aktuální potřeby ve výrobě objedná dodání konkrétní zásilky. Forwarding asistent společnosti P pak tyto informace elektronicky v přehledné formě zašle dispečerovi společnosti Metrans a.s., který na jejich základě zajistí kamion k doručení zásilky a vystaví k potvrzení tranzitní deklaraci T1, která je potřeba k převozu nekomunálního zboží v celním prostoru EU. Dále pak musí forwarding asistent tuto informaci o dodávkách společně s nezbytnými dokumenty k jednotlivým zásilkám předat externím celním deklarantům, aby ti mohli v den doručení zboží provést vyclení zboží. Všechny tyto náležitosti se musí v této poslední fázi přepravy zajistit, aby mohlo proběhnout doručení zásilky v čas a v souladu se zákonem, a tudíž se k nim váže riziko mudy při jejich nedodržení či při jiných neočekávaných okolnostech.

- Zásilku v kontejneru je dle platné legislativy nutno proclít a uvolnit ji tak do volného oběhu v rámci Evropské Unie. Celní deklarant, který zboží proclívá, zajišťuje tímto aktem souhlas mezi dokumenty, které jsou ke kontejneru přikládány, a skutečným obsahem kontejneru. Nemanipulování s obsahem kontejneru dokazuje pečeť, která se na zámek kontejneru umísťuje při jeho naplnění zbožím a kterou rozlamuje v den doručení zásilky pouze oprávněná osoba, v našem případě celní deklarant. Pro společnost P zajišťuje clenění zásilek externí společnost, která vysílá své deklaranty na místo clenění. Tito deklaranti dále potvrzují tranzitní deklaraci T1, kterou vystavuje dispečer společnosti Metrans a.s. Pokud ti deklaranti nebudou mít s dostatečným předstihem informace o doručení zásilky a nebudou mít k dispozici potřebnou dokumentaci k zásilce, nebudou moci vyhotovit celní dokumenty a tím pádem by se muselo čekat s proclením a s dodáním zásilky až do doby, kdy tyto dokumenty vyhotoveny budou, jelikož celní deklaranti tyto dokumenty potřebují mít fyzicky sebou při aktu clenění. Bez řádně vyplněných celních dokumentů se dále nemůže potvrdit dokument T1, bez kterého kamion s kontejnerem nemůže vyrazit na místo dodání.

Vpravo Obr. 3.3.4.3 Plastová pečeť na kontejneru společnosti Maersk a.s



- Dispečer společnosti Metrans a.s. je na základě komunikace s forwarding asistentem zodpovědný za zajištění kamionu pro doručení zásilky. Pokud tento dispečer nebude mít dostatečně dopředu informace o plánovaných dodávkách pro společnost H, nebude moci včas zajistit kamion a může se stát, že zásilka nebude v den doručení doručena, případně bude doručena až ve večerních hodinách, kdy budou k dispozici kamiony, které doručovaly zásilky v dříve v průběhu dne. Pokud by byla zásilka urgentní, musela by se tato situace řešit individuálně s jinou dopravní společností, která by měla kamion k dispozici, avšak takováto náhlá objednávka přepravy by byla dvakrát až třikrát dražší než je domluvená cena přepravy u společnosti Metrans a.s. Kvůli zachování obchodního tajemství však nejsem oprávněn uvádět přesné ceny.

Aby se zabránilo výše zmíněným dodatečným nákladům, prostojům a plýtvání prostředky, navrhuje autor této práce v souvislosti s touto fází zásobovacího procesu zavést několik opatření a procesních postupů, které by snížili pravděpodobnost výskytu logistické mudy (plýtvání).

- Při převzetí lodních dokumentů od mateřské společnosti společnosti P tyto dokumenty neprodleně poslat celním deklarantům, kteří je zarchivují a po obdržení informace o nutnosti proclení konkrétní zásilky si tyto dokumenty vyhledají ve své dokumentaci. Tímto se předejde mudě čekání, která by nastala, pokud by se celní deklaranti o tyto dokumenty museli dodatečně připomínat a forwarding asistent by je musel hledat ve firemní dokumentaci společnosti P, kde je ke každé zásilce kromě celně relevantních dokumentů také velké množství dalších potřebných dokumentů, které by celý proces hledání neúměrně zpomalily.
- Průběžně a v dostatečném předstihu informovat logistického pracovníka společnosti H o nových zásilkách, jež dorazily na terminál v Šenově. Toto se již v podstatě děje formou tabulek v programu Excel, kde jsou všechny dostupné informace o zásilkách a které jsou průběžně aktualizovány forwarding asistentem a zasílány logistickému pracovníkovi, avšak vzhledem k obrovskému množství dat je snadné ztratit v těchto tabulkách přehled a proto by bylo velice vhodné označovat barevně či jiným způsobem ty zásilky, které nově dorazily na terminál a poté také ty zásilky, u kterých již hrozí vypršení volné skladovací doby 25 dní a které ještě nejsou objednány na vykládku. Tím by se zamezilo mudě zásob, která by nastala při vzniku dodatečných nákladů na skladování při překročení volné skladovací doby (free demurrage time).

- Ihned po obdržení informace o nových datech dodání zásilek z terminálu v Šenově tyto informace v přehledné a srozumitelné podobě zaslat dispečerovi společnosti Metrans a.s., aby ten na jejich základě včas zajistil kamion pro doručení zásilek ve stanovený den a hodinu. Tímto se zabrání vzniku muddy čekání a muddy dopravy v případě řešení alternativním přepravcem.
- Při zaslání výše zmíněných informací o datech dodání zásilek požádat o zaslání tranzitní deklarace T1 v elektronické podobě. Tuto tranzitní deklaraci T1 přeposlat externím celím deklarantům, kteří ji předvyplní a na místě členů již pouze při potvrzení obsahu kontejneru doplní příslušnými razítky a podpisy. Toto opatření by pomohlo zkrátit muddy čekání mezi vycelením zásilky a povolením odjezdu kamionu z terminálu k zákazníkovi.
- Samotná cesta kamionu se zásilkou k zákazníkovi trvá díky blízkosti terminálu Šenov od sídla společnosti H pouze půl hodinu až hodinu, v závislosti na dopravní a povětrnostní situaci. Samozřejmě i při tak krátké cestě může nastat celá řada komplikací, které sebou přináší silniční doprava, ty však bohužel nejsme schopni ovlivnit a pokud by nastaly a zásilka zůstala neporušená (porucha kamionu), je možno vyslat druhý tahač, který zásilku doručí do místa doručení pouze s minimálním zpožděním. Při poškození zásilky (nehoda kamionu) se však nedá nic dělat a zásilka po patřičném zdokumentování putuje zpátky k výrobcí, který bude řešit odpovědnost za škodu a další náležitosti (viz. Podkapitola 2.1.9 Manipulace s vráceným zbožím).

Všechna výše zmíněná opatření jsou obzvláště důležitá, jelikož kromě dne je obvykle specifikovaná i hodina doručení zásilky do společnosti H a pro zachování plynulého provozu výroby se tato hodina musí dodržet. Proto i když se může zdát, že některá z nich šetří pouze minuty, po shrnutí všech na sebe navazujících činností v této fázi procesu se pomocí těchto opatření ušetří znatelné množství času, který může být věnován správnému a pečlivému vyplnění příslušných dokumentů a doručení zásilky s patřičnou časovou rezervou.

Převzetí zásilky v sídle společnosti H má na starosti logistický pracovník společnosti H, který ověří, zda bylo doručeno správné zboží či zda zboží není poškozeno. Pokud je vše v pořádku, naplňuje se tímto dohoda mezi společnostmi H a P o doručení zásilky z Jižní Korei do sídla společnosti H a celý proces se tímto uzavírá.

3.3.5 Vnitrozemská silniční přeprava přímým tahačem

Jak již bylo v této práci několikrát zmíněno, doprava přímým tahačem není standardní metoda doručení zásilky pro společnost H, a proto se jí věnujeme až na závěr. Tato metoda má reaktivní charakter, což znamená, že se používá v reakci na nově vzniklé skutečnosti a pouze tehdy, pokud nelze použít klasickou kombinovanou přepravu. Je tomu tak proto, že přímý tahač na trase Hamburk-místo doručení je přibližně o tisíc Euro dražší než přeprava vlakem z Hamburku do Šenova a posléze kamionem na místo doručení. I přes takto velkou mudu dopravy je tento způsob preferován před zastavením výroby ve společnosti H, jelikož v takovémto případě by byly náklady ještě vyšší. Přímý tahač v sobě kombinuje rizika spojená s objednáním kontejnerového vlaku s riziky pramenícími z povahy silniční přepravy.

- Pokud nebude mít dispečer společnosti Metrans a.s. dostatečně dopředu informace o nutnosti objednat přímý tahač, nebude moci jej objednat v termínu doplutí lodi do přístavu, a tudíž bude muset zásilka v přístavním překladišti muset čekat do té doby, než bude tahač k dispozici, což může v extrémním případě znamenat i stejný čas doručení zásilky jako v případě kombinované přepravy.
- Kontejner se zásilkou se musí v případě doručení přímým tahačem před otevřením proclít v den dodání v odpovídajícím celním prostoru v České republice. V takovémto případě by bylo jakékoliv zdržení ze strany externích celních deklarantů nepřijatelné a vedlo by k pozdnímu doručení zásilky.
- Silniční přeprava sebou samozřejmě přináší riziko dopravních nehod. Toto riziko však ovlivnit nelze a proto je zde uvedeno pouze pro úplnost.

Aby se zabránilo výše zmíněným dodatečným nákladům, prostoje a plýtvání prostředky, je třeba provést obdobná opatření jako při standardním způsobu dodání zásilky, avšak v případě přímého tahače o to rychleji a pečlivěji.

- Nejpozději týden před očekávaným příplutím nákladní lodi do přístavu telefonicky či na internetových stránkách loďařské společnosti ověřit přesné časy příplutí či případná zpoždění. Poté ověřit objednání přímého tahače u dispečera společnosti Metrans a.s. Tímto opatřením se zabrání mudě čekání zásilky v přístavu a umožní se okamžité naložení na tahač a odjezd na místo vykládky.

- Po ověření objednání přímého tahače u dispečera okamžitě uvědomit externí celní deklaranty o clenění zásilky v daném celním prostoru v den doručení a ověřit přijetí odpovídajících celních dokumentů deklaranty. Tímto opatřením se zamezí mudě čekání při čekání kamionu se zásilkou v celním prostoru na příjezd deklarantů.

Pokud by se dodržela všechna výše zmíněná opatření a kamion neměl na své cestě žádnou nehodu, je téměř jisté, že zásilka bude doručena včas a bez dalších problémů.

4 Závěr

V průběhu cesty zásilky od výrobce v Jižní Korei až ke dveřím odběratele v ČR se může vyskytnout celá řada nepředvídatelných okolností, jako například přírodních katastrof či technických obtíží, které tuto cestu zkomplikují a kterým nelze zabránit. Při popisu jednotlivých fází zásobovacího procesu byly tyto okolnosti pro úplnost zmíněny, avšak jejich řešení je spíše otázkou individuálního, ne systémového přístupu.

Obr. 4.1 Přehled druhů, příčin a důsledků mudy a kvantifikace těchto důsledků (zdroj: vlastní tvorba)

Muda	Forma	Kde vzniká?	Jak vzniká?	Projev	kvantifikace
Čekání	čas	trasa Busan-Hamburk	nepříznivé povětrnostní podmínky	zpoždění příplutí nákladní lodi	1-9 dní oproti plánovanému datu příplutí
Čekání	čas	přístavní překladiště	nezajištění místa na nákladním vlaku	zdržení zásilky do odjezdu nejbližšího dostupného nákladního vlaku	2-3 dny oproti plánovanému příjezdu na terminál Šenov
Čekání	čas	trasa Hamburk-místo dodání	technická porucha na lokomotivě či nákladním automobilu	zpoždění dodání zásilky	při možnosti přeložení na přímý tahač žádné, jinak nelze určit
Čekání	čas	administrativa	pozdní zaslání potřebných dokumentů celním deklarantům či dispečerovi	pozdní zaslání potřebných dokumentů celním deklarantům či dispečerovi	1 až 10 hodin, v závislosti na dostupnosti kamionu
Zásoby	skladovací poplatky	přístavní překladiště	nezajištění místa na nákladním vlaku	překročení volné skladovací doby 7 dní	dodatečné skladovací náklady 100 Euro/kontejner/den
Zásoby	skladovací poplatky	terminál Šenov	špatná koordinace termínů doručení pracovníky společností H a P	překročení volné skladovací doby 25 dní	dodatečné skladovací náklady 20 Euro/kontejner/den
Transport	cena přímého tahače	trasa Hamburk-místo doručení	zpoždění urgentní zásilky na lodi či v samotném přístavu	nutnost objednat přímého tahače	dodatečné náklady na dopravu 1000 Euro/kontejner
Transport	cena nepartnerského přepravce	trasa Šenov-místo doručení	pozdní objednání kamionu pro převoz zásilky na místo doručení	nutnost zajištění nepartnerského přepravce	2x až 3x vyšší náklady na dopravu

Co však ovlivnit můžeme je množství mudy, které může během tohoto zásobovacího procesu nastat v důsledku nedostatečné komunikace mezi subjekty, neefektivního plánování na sebe navazujících činností a nízké prevence lidských chyb, které mohou nastat.

Tyto potenciálně mudu produkující aspekty přepravy zásilky byly popsány a pokud nespádaly do výše zmíněné kategorie přírodních katastrof či technických obtíží, byl ke každému z nich popsán postup, díky kterému by se mělo riziko vzniku mudy buďto úplně potlačit, či alespoň výrazně zmírnit.

Během přepravy zásilky nejčastěji hrozí muda čekání, která je způsobena jak již název napovídá nečinným čekáním zásilky na místě bez tvorby přidané hodnoty. Další muda, která se může vyskytovat často je muda zásob, a to v případě nedodržení volných skladovacích lhůt v jednom ze dvou překladišť, v Hamburku a v Šenově. Této mudě se dá předejít zajištěním navazujících dopravních prostředků s dostatečným předstihem a důkladnou kontrolou stavu zásilky. Poslední muda, která často zmiňována, je muda pohybu. Tato muda hrozí u zásilek, které jsou urgentní a u nichž nelze než v případě nenadálých událostí zajistit alternativní či rychlejší způsob dopravy. Této mudě se dá zabránit hůře, avšak důkladným sledováním stavu zásilky a případným zajištěním dodání jiné zásilky se stejným obsahem, která je blíže odběrateli, se dá v některých případech nutnost alternativní přepravy zcela eliminovat, což by znamenalo úsporu v řádu několika set Euro za každou zásilku, která by se musela dopravit nestandardně.

5 Seznam použité literatury

ELLRAM, Lisa M., Douglas M. LAMBERT a James R. STOCK. STOCK. *Logistika*. 2. vyd. Praha : Computer Press, 2000. ISBN 80-7226-221-1.

IMAI, Masaaki. *Gemba Kaizen*. Brno: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0850-3.

FROLÍK, Zbyněk a Ján KOŠTURIÁK. *Štíhlý a inovativní podnik*. Praha : Alfa, 2006. ISBN 80-86851-38-9.

6 prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

6 prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 6.5.2013

LUKÁŠ FEHER

jméno a příjmení studenta

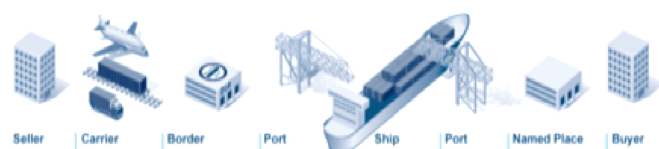
7 Seznam příloh

Příloha č.1 Incoterms ® 2010

Příloha č. 2 Kompletní kvantitativní a kvalitativní přehled o zásilkách za sledované období

Příloha č. 1 Incoterms ® 2010

Zdroj: interní výukové materiály společnosti P



FCA (FREE CARRIER)



CPT (CARRIAGE PAID TO)



CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)



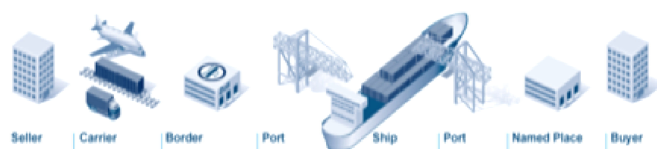
DAT (DELIVERED AT TERMINAL)

Seller delivers when the goods, once unloaded from the arriving means of transport, are placed at the disposal of the buyer at a named terminal at the named port or place of destination.



DAP (DELIVERED AT PLACE)

Seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading at the named place of destination.



FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)



FOB (FREE ON BOARD)



CFR (COST AND FREIGHT)



CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)



The risk is borne by the seller
The costs are borne by the seller
Transport insurance is the responsibility of the seller

The risk is borne by the buyer
The costs are borne by the buyer
Clauses for sea and inland water transport

Příloha č. 2 Kompletní kvantitativní a kvalitativní přehled o zásilkách za sledované období

Zdroj: vlastní tvorba

MASTER B/L	HOUSE B/L	CONTAINER	SIZE	P	ETD	ETA	MODE	DEL DAY	DEL TIME	T/TIME	PORT DEPART	CY IN	CY STAY	INCOTERM
MAEU863114871	PTIK2011B12201	TCKU9371467	45GP		2011-11-30	2012-01-02	RT	2012-01-27	00:00	33	2012-01-05	2012-01-07	20	FOB
MAEU863060473	PTIK2011B12202	MSKU0677960	45GP		2011-11-30	2012-01-02	RT	2012-01-27	00:00	33	2012-01-05	2012-01-07	20	FOB
MAEU863078501	PTIK2011B12204	MSKU9405052	45GP		2011-12-07	2012-01-02	RT	2012-01-30	00:00	26	2012-01-05	2012-01-07	23	DAP
MAEU863078546	PTIK2011B12208	MSKU3924132	22GP		2011-12-07	2012-01-02	RT	2012-01-27	00:00	26	2012-01-05	2012-01-07	20	EXW
MAEU863060325	PTIK2011B12200	MAEU6996631	22GP		2011-12-14	2012-01-09	L1	2012-01-11	00:00	26			0	EXW
MAEU863115038	PTIK2011B12203	GESU2121691	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-31	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	17	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU3958343	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU4344519	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-03	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	20	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	POCU0488601	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	CAIU2402649	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-01	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	18	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MAEU6984440	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-03	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	20	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU3018668	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-02	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	19	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU3085748	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-02	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	19	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MRKU7085750	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-17	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	3	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU5462033	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-31	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	17	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	PONU0918413	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-23	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	9	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	PONU0921422	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-02	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	19	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU2767023	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-24	14:00	26	2012-01-12	2012-01-14	10	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU7410635	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU7385640	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-17	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	3	DAP
MAEU863115038	PTIK2011B12203	MSKU7499920	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-17	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	3	DAP
MAEU863126948	PTIK2011B12209	TTNU4415301	42GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	23	EXW

MAEU863119127	PTIK2011B12211	MRKU0626770	42GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-16	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	2	DDP
MAEU863127430	PTIK2011B12212	MSKU2587680	22GP		2011-12-14	2012-01-09	RT	2012-01-25	00:00	26	2012-01-12	2012-01-14	11	EXW
MAEU863189268	PTIK2011B12214	BSIU2039122	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-10	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	20	EXW
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MAEU6344994	42GP		2011-12-21	2012-01-16	L1	2012-01-18	00:00	26			0	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MSKU7692061	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-01-26	08:00	26	2012-01-19	2012-01-21	5	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	POCU0563290	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-10	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	20	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	PONU0272750	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-09	14:00	26	2012-01-19	2012-01-21	19	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	TCLU2500533	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-08	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	18	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MRKU0207115	42GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-01-23	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	2	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MRKU6743183	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-09	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	19	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MSKU3906360	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-13	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	23	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MSKU3461336	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	16	DAP
MAEU863196536	PTIK2011B12215	MSKU5459214	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-13	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	23	DAP
MAEU863189486	PTIK2011B12216	KNLU5041528	45GP	P	2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-08	11:00	26		2012-01-20	19	FOB
MAEU863189486	PTIK2011B12217	KNLU5041528	45GP	P	2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-08	11:00	26		2012-01-20	19	FOB
MAEU863196581	PTIK2011B12218	MSKU1809551	45GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-10	14:00	26	2012-01-19	2012-01-21	20	DAP
MAEU863196567	PTIK2011B12219	MSKU8428238	45GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-13	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	23	EXW
MAEU863196567	PTIK2011B12220	MSKU8291084	45GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-01-23	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	2	EXW
MAEU863189237	PTIK2011B12221	MRKU7834945	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-01	08:00	26	2012-01-19	2012-01-21	11	EXW
MAEU863181739	PTIK2011B12222	PONU7268686	45GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-08	10:00	26	2012-01-19	2012-01-21	18	EXW
MAEU863196621	PTIK2011B12223	MRKU7834539	22GP		2011-12-21	2012-01-16	RT	2012-02-01	00:00	26	2012-01-19	2012-01-21	11	DDP
MAEU863204060	PTIK2011B12224	MSKU6628279	42GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-13	00:00	26		2012-01-27	17	EXW
MAEU863194524	PTIK2011B12225	MSKU8785852	45GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-15	00:00	26		2012-01-25	21	DAP
MAEU863194535	PTIK2011B12226	PONU0155522	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-08	16:00	26	2012-01-26	2012-01-28	11	EXW
MAEU863159006	PTIK2011B12227	MRKU0625938	42GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-07	10:00	26		2012-01-27	11	DDP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	GATU0550449	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-01-30	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	2	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	MSKU5613166	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-06	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	9	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	MSKU5946969	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-15	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	18	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	MSKU3207980	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-01-31	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	3	DAP

MAEU863194558	PTIK2011B12228	MVIU2002585	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-17	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	20	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	MSKU4346050	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-17	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	20	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	TEXU2408900	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-10	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	13	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	PONU0653464	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-08	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	11	DAP
MAEU863194558	PTIK2011B12228	MSKU2148570	22GP		2011-12-28	2012-01-23	RT	2012-02-20	00:00	26	2012-01-26	2012-01-28	23	DAP
MAEU863250034	PTIK2012B01201	MSKU1602667	45GP		2011-12-31	2012-01-30	RT	2012-03-12	12:00	30	2012-02-17	2012-02-19	22	FOB
MAEU863241528	PTIK2012B01202	MSKU6461290	42GP		2012-01-04	2012-01-30	L1	2012-02-17	00:00	26			0	EXW
MAEU863214793	PTIK2012B01203	PONU1271152	42GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-09	14:00	26	2012-02-17	2012-02-19	19	DDP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	TGHU2390230	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-14	10:00	26	2012-02-17	2012-02-19	24	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MRKU6853200	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-02-22	09:00	26	2012-02-17	2012-02-19	3	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MSKU3841594	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-02	00:00	26	2012-02-17	2012-02-19	12	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MSKU5136572	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-09	13:00	26	2012-02-17	2012-02-19	19	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	POCU0527436	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-09	14:00	26	2012-02-17	2012-02-19	19	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	PONU0761920	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-14	14:00	26	2012-02-17	2012-02-19	24	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MSKU5078774	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-02-22	14:00	26	2012-02-17	2012-02-19	3	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	TTNU2240755	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-09	15:00	26	2012-02-17	2012-02-19	19	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MSKU5103455	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-13	12:00	26	2012-02-17	2012-02-19	23	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MSKU7230612	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-13	10:00	26	2012-02-17	2012-02-19	23	DAP
MAEU863214170	PTIK2012B01205	MSKU7294108	22GP		2012-01-04	2012-01-30	RT	2012-03-13	14:00	26	2012-02-17	2012-02-19	23	DAP
MAEU863288664	PTIK2012B01209	MRKU0553015	42GP		2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-03-12	00:00	26	2012-02-17	2012-02-19	22	EXW
MAEU863219760	PTIK2012B01210	MSKU3560067	22GP		2012-01-11	2012-02-06	L1	2012-02-13	00:00	26			0	EXW
MAEU863232220	PTIK2012B01211	PONU1621841	42GP		2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-20	00:00	26	2012-02-17	2012-02-19	1	DDP
MAEU863219774	PTIK2012B01212	MSKU8453349	45GP		2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-29	00:00	26	2012-02-10	2012-02-11	18	DAP
MAEU863280478	PTIK2012B01213	MRKU7801480	22GP		2012-01-11	2012-02-06	L1	2012-02-10	00:00	26			0	DAP
MAEU863280478	PTIK2012B01213	MSKU3318752	22GP		2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-15	00:00	26	2012-02-10	2012-02-11	4	DAP
MAEU863264126	PTIK2012B01214	SAMU4012200	42GP	P	2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-17	00:00	26	2012-02-10	2012-02-11	6	EXW
MAEU863264126	PTIK2012B01215	SAMU4012200	42GP	P	2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-17	00:00	26	2012-02-10	2012-02-11	6	EXW
MAEU863264126	PTIK2012B01216	SAMU4012200	42GP	P	2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-17	00:00	26	2012-02-10	2012-02-11	6	EXW
MAEU863264126	PTIK2012B01217	SAMU4012200	42GP	P	2012-01-11	2012-02-06	RT	2012-02-17	00:00	26	2012-02-10	2012-02-11	6	EXW

MAEU863282490	PTIK2012B01219	TCNU8423318	45GP		2012-01-18	2012-02-13	RT	2012-03-02	00:00	26	2012-02-20	2012-02-22	9	EXW
MAEU863287556	PTIK2012B01220	MRKU0011930	42GP		2012-01-18	2012-02-13	RT	2012-03-16	00:00	26	2012-02-20	2012-02-22	23	DDP
MAEU863282529	PTIK2012B01221	PONU1339102	42GP		2012-01-18	2012-02-13	RT	2012-03-06	00:00	26	2012-02-20	2012-02-22	13	EXW
MAEU863291005	PTIK2012B01222	MSKU7971472	22GP	P	2012-01-18	2012-02-13	RT	2012-03-06	00:00	26	2012-02-20	2012-02-22	13	EXW
MAEU863291005	PTIK2012B01223	MSKU7971472	22GP	P	2012-01-18	2012-02-13	RT	2012-03-06	00:00	26	2012-02-20	2012-02-22	13	EXW
MAEU863282518	PTIK2012B01224	MSKU8088694	45GP		2012-01-18	2012-02-13	RT	2012-03-06	00:00	26	2012-02-20	2012-02-22	13	DAP
MAEU863396995	PTIK2012B01228	MSKU3936220	22GP		2012-01-25	2012-02-20	RT	2012-03-08	16:00	26	2012-02-26	2012-02-28	9	DAP
MAEU863396995	PTIK2012B01228	POCU0592046	22GP		2012-01-25	2012-02-20	RT	2012-03-21	00:00	26	2012-02-26	2012-02-28	22	DAP
MAEU863396995	PTIK2012B01228	MSKU5864963	22GP		2012-01-25	2012-02-20	RT	2012-03-22	00:00	26	2012-02-26	2012-02-28	23	DAP
MAEU863337652	PTIK2012B01229	MSKU9881994	45GP		2012-01-25	2012-02-20	RT	2012-03-20	00:00	26	2012-02-26	2012-02-28	21	EXW
MAEU863361643	PTIK2012B01230	CAXU9213649	45GP		2012-01-25	2012-02-20	RT	2012-03-22	00:00	26	2012-02-26	2012-02-28	23	FOB
HLCUSEL120124560	PTIK2012B01225	HLXU2272550	22GP		2012-01-23	2012-02-24	RT	2012-03-19	00:00	32	2012-02-26	2012-02-28	20	EXW
HLCUSEL120124600	PTIK2012B01226	CAIU8145450	45GP		2012-01-23	2012-02-24	RT	2012-03-15	00:00	32	2012-02-26	2012-02-28	16	DAP
HLCUSEL120124771	PTIK2012B01227	TCLU4124820	42GP		2012-01-23	2012-02-24	RT	2012-03-01	00:00	32	2012-02-26	2012-02-28	2	DAP
MAEU863383561	PTIK2012B02201	PONU1611611	42GP		2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-29	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	23	DDP
MAEU863383566	PTIK2012B02202	PONU0002837	22GP		2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-22	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	16	DAP
MAEU863383566	PTIK2012B02202	MSKU5265116	22GP		2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-29	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	23	DAP
MAEU863383566	PTIK2012B02202	MRKU3268800	22GP		2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-23	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	17	DAP
MAEU863383566	PTIK2012B02202	MRKU8230636	22GP		2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-28	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	22	DAP
MAEU863383566	PTIK2012B02202	MSKU7635668	22GP		2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-21	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	15	DAP
MAEU863383563	PTIK2012B02203	MSKU6652824	42GP	P	2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-15	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	9	EXW
MAEU863383563	PTIK2012B02204	MSKU6652824	42GP	P	2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-15	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	9	EXW
MAEU863383563	PTIK2012B02205	MSKU6652824	42GP	P	2012-02-01	2012-02-27	RT	2012-03-15	00:00	26	2012-03-04	2012-03-06	9	EXW
MAEU863380179	PTIK2012B02207	MSKU1010884	45GP		2012-01-31	2012-03-05	RT	2012-04-03	00:00	34	2012-03-08	2012-03-11	23	FOB
MAEU863380179	PTIK2012B02208	MSKU1506175	45GP		2012-01-31	2012-03-05	RT	2012-04-03	00:00	34	2012-03-08	2012-03-11	23	FOB
MAEU863409108	PTIK2012B02210	TCKU9635908	45GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-03-29	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	18	DAP
MAEU863448811	PTIK2012B02211	GATU0736290	22GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-03-26	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	15	DAP
MAEU863448811	PTIK2012B02211	MRKU7211631	22GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-04-04	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	24	DAP
MAEU863448811	PTIK2012B02211	PONU0350600	22GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-04-04	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	24	DAP

MAEU863448811	PTIK2012B02211	TGHU2579120	22GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-03-27	14:00	26	2012-03-08	2012-03-11	16	DAP
MAEU863448811	PTIK2012B02211	MSKU5226341	22GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-03-23	12:30	26	2012-03-08	2012-03-11	12	DAP
MAEU863448827	PTIK2012B02212	PONU1361894	42GP		2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-04-02	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	22	DDP
MAEU863453437	PTIK2012B02213	PONU0705064	22GP	P	2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-03-14	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	3	EXW
MAEU863453437	PTIK2012B02214	PONU0705064	22GP	P	2012-02-08	2012-03-05	RT	2012-03-14	00:00	26	2012-03-08	2012-03-11	3	EXW
MAEU863442985	PTIK2012B02221	MSKU2686549	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-05	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	19	DAP
MAEU863442985	PTIK2012B02221	MAEU6763706	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-05	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	19	DAP
MAEU863442985	PTIK2012B02221	POCU0575075	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-03-30	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	13	DAP
MAEU863442985	PTIK2012B02221	PONU0925074	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-06	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	20	DAP
MAEU863442985	PTIK2012B02221	MRKU7975666	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-05	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	19	DAP
MAEU863439677	PTIK2012B02222	MSKU3677808	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-06	00:00	26	2012-03-14	2012-03-16	21	EXW
MAEU863439677	PTIK2012B02222	MSKU8602015	45GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-06	00:00	26	2012-03-14	2012-03-16	21	EXW
MAEU863403941	PTIK2012B02223	MSKU9442842	45GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-06	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	20	DAP
MAEU863438787	PTIK2012B02224	MSKU8648090	45GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-03-29	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	12	EXW
MAEU863438787	PTIK2012B02224	MSKU2114754	22GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-03-30	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	13	EXW
MAEU863443453	PTIK2012B02225	POCU1226226	42GP		2012-02-15	2012-03-12	L1	2012-03-14	00:00	26			0	DDP
MAEU863442982	PTIK2012B02226	MSKU6571126	42GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-02	00:00	26	2012-03-15	2012-03-17	16	DAP
MAEU863442982	PTIK2012B02226	NDLU4002768	42GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-05	14:00	26	2012-03-15	2012-03-17	19	DAP
MAEU863442992	PTIK2012B02227	APMU8074693	45GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-03-19	00:00	26	2012-03-14	2012-03-16	3	DAP
MAEU863451155	PTIK2012B02228	MSKU6652697	42GP		2012-02-15	2012-03-12	RT	2012-04-06	14:00	26	2012-03-14	2012-03-16	21	EXW
MAEU863480420	PTIK2012B02229	PONU1587325	45GP		2012-02-15	2012-03-15	RT	2012-03-30	00:00	29			0	DDP
MAEU863480420	PTIK2012B02229	MSKU3973055	22GP		2012-02-15	2012-03-15	RT	2012-04-02	00:00	29			0	DDP
MAEU863480420	PTIK2012B02229	MSKU2851200	22GP		2012-02-15	2012-03-15	RT	2012-03-30	00:00	29			0	DDP
MAEU863480420	PTIK2012B02229	MSKU2462934	22GP		2012-02-15	2012-03-15	RT	2012-04-02	00:00	29			0	DDP
MAEU863480420	PTIK2012B02229	MSKU3928930	22GP		2012-02-15	2012-03-15	RT	2012-04-02	00:00	29			0	DDP
MAEU863480420	PTIK2012B02229	MAEU6978406	22GP		2012-02-15	2012-03-15	RT	2012-03-30	00:00	29			0	DDP
MAEU863477843	PTIK2012B02232	PONU1601892	42GP		2012-02-22	2012-03-19	RT	2012-04-16	10:00	26	2012-03-23	2012-03-25	22	DDP
MAEU863486963	PTIK2012B02233	TGHU7585907	45GP		2012-02-22	2012-03-19	RT	2012-03-26	00:00	26	2012-03-23	2012-03-25	1	FOB
MAEU863466780	PTIK2012B02234	MRKU0575987	42GP		2012-02-22	2012-03-19	RT	2012-04-02	00:00	26	2012-03-23	2012-03-25	8	EXW

MAEU863477806	PTIK2012B02235	MSKU9896260	45GP		2012-02-22	2012-03-19	RT	2012-04-13	00:00	26	2012-03-23	2012-03-25	19	EXW
MAEU863477856	PTIK2012B02236	PONU7508004	45GP		2012-02-22	2012-03-19	L1	2012-03-20	00:00	26			0	DAP
MAEU863477856	PTIK2012B02236	MSKU0833569	45GP		2012-02-22	2012-03-19	L1	2012-03-20	00:00	26			0	DAP
MAEU863477870	PTIK2012B02237	MRKU0205914	42GP		2012-02-22	2012-03-19	RT	2012-04-13	00:00	26	2012-03-23	2012-03-25	19	DAP
MAEU863477870	PTIK2012B02237	TPHU5111830	42GP		2012-02-22	2012-03-19	RT	2012-04-16	10:00	26	2012-03-23	2012-03-25	22	DAP
MAEU863545652	PTIK2012B02243	MSKU9432700	45GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-20	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	21	EXW
MAEU863592864	PTIK2012B02244	GESU6013709	45GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-13	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	14	DAP
MAEU863592862	PTIK2012B02245	MSKU9553764	45GP		2012-02-29	2012-03-26	L1	2012-03-29	00:00	26			0	DAP
MAEU863592861	PTIK2012B02246	GATU0820333	22GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-04	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	5	DAP
MAEU863592861	PTIK2012B02246	MRKU7576814	22GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-06	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	7	DAP
MAEU863592861	PTIK2012B02246	MSKU3414400	22GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-06	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	7	DAP
MAEU863482944	PTIK2012B02249	MSKU1562395	45GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-20	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	21	FOB
MAEU863482944	PTIK2012B02249	MSKU1561790	45GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-19	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	20	FOB
MAEU863592848	PTIK2012B02250	SEAU7874742	42GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-20	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	21	DDP
MAEU863592835	PTIK2012B02251	PONU0186930	22GP		2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-19	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	20	EXW
MAEU863560736	PTIK2012B02252	UXXU2439599	22GP		2012-02-29	2012-03-26	L1	2012-03-29	00:00	26			0	DDP
MAEU863536839	PTIK2012B02254	CRXU1681930	22GP	P	2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-05	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	6	EXW
MAEU863536839	PTIK2012B02255	CRXU1681930	22GP	P	2012-02-29	2012-03-26	RT	2012-04-05	00:00	26	2012-03-30	2012-03-30	6	EXW
HJSCSEL223580700	PTIK2012B03201	DFSU2384980	22GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-04-30	08:00	31	2012-04-09	2012-04-10	20	DAP
HJSCSEL223580700	PTIK2012B03201	FCIU3800835	22GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-04-20	00:00	31	2012-04-09	2012-04-10	10	DAP
HJSCSEL223580700	PTIK2012B03201	TCLU2177550	22GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-04-26	00:00	31	2012-04-10	2012-04-13	13	DAP
HJSCSEL223580700	PTIK2012B03201	HJCU8155378	22GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-05-02	00:00	31	2012-04-09	2012-04-11	21	DAP
HJSCSEL223580700	PTIK2012B03201	HJCU8190893	22GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-04-27	08:00	31	2012-04-09	2012-04-10	17	DAP
HJSCSEL223580700	PTIK2012B03201	TRLU3834093	22GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-05-04	00:00	31	2012-04-09	2012-04-10	24	DAP
HLCUSEL120245150	PTIK2012B03202	GESU5323253	45GP		2012-03-05	2012-04-05	L1	2012-04-12	00:00	31			0	DAP
HLCUSEL120245011	PTIK2012B03203	TGHU8138858	45GP		2012-03-05	2012-04-05	L1	2012-04-24	19:00	31	2012-04-10	2012-04-11	13	DAP
HLCUSEL120245234	PTIK2012B03204	CPSU6460011	45GP		2012-03-05	2012-04-05	RT	2012-04-25	10:00	31	2012-04-10	2012-04-11	14	DAP
MAEU863605543	PTIK2012B03219	MRKU2574491	45GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-04-27	00:00	26	2012-04-14	2012-04-16	11	EXW
MAEU863605543	PTIK2012B03219	PONU0296475	22GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-04-30	00:00	26	2012-04-14	2012-04-16	14	EXW

MAEU863605596	PTIK2012B03220	PONU7111784	45GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-05-04	09:00	26	2012-04-14	2012-04-16	18	EXW
MAEU863605576	PTIK2012B03221	PONU7819182	45GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-05-07	14:00	26	2012-04-14	2012-04-16	21	DDP
MAEU863605576	PTIK2012B03222	TCLU5372349	45GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-05-04	00:00	26	2012-04-14	2012-04-16	18	DDP
MAEU863615110	PTIK2012B03223	PONU8071140	45GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-05-07	10:00	26	2012-04-14	2012-04-16	21	EXW
MAEU863622586	PTIK2012B03224	TCKU9707021	45GP		2012-03-14	2012-04-09	RT	2012-04-27	00:00	26	2012-04-14	2012-04-16	11	DAP
MAEU863605564	PTIK2012B03226	MSKU1450585	45GP	P	2012-03-14	2012-04-09	L1	2012-04-12	00:00	26			0	EXW
MAEU863605564	PTIK2012B03227	MSKU1450585	45GP	P	2012-03-14	2012-04-09	L1	2012-04-12	00:00	26			0	EXW
MAEU863605564	PTIK2012B03228	MSKU1450585	45GP	P	2012-03-14	2012-04-09	L1	2012-04-12	00:00	26			0	EXW
MAEU863605564	PTIK2012B03229	MSKU1450585	45GP	P	2012-03-14	2012-04-09	L1	2012-04-12	00:00	26			0	EXW
MAEU863605564	PTIK2012B03230	MSKU1450585	45GP	P	2012-03-14	2012-04-09	L1	2012-04-12	00:00	26			0	EXW
HJSCSEL226215500	PTIK2012B03210	TRLU7166752	45GP		2012-03-12	2012-04-12	RT	2012-04-30	00:00	31	2012-04-16	2012-04-18	12	EXW
HJSCSEL226290100	PTIK2012B03211	TRLU3917515	22GP		2012-03-12	2012-04-12	L1	2012-04-16	00:00	31			0	DDP
HLCUSEL120308509	PTIK2012B03212	FSCU9370324	45GP		2012-03-12	2012-04-15	RT	2012-04-26	00:00	34	2012-04-17	2012-04-18	8	DAP
HLCUSEL120308491	PTIK2012B03213	AMFU8544010	45GP		2012-03-12	2012-04-15	RT	2012-04-24	00:00	34	2012-04-17	2012-04-18	6	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	MRKU6745967	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-05-04	16:00	32	2012-04-18	2012-04-20	14	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	PONU0650681	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-04-28	06:00	32	2012-04-18	2012-04-20	8	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	MRKU7526773	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-05-02	00:00	32	2012-04-18	2012-04-20	12	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	WFHU1226706	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-04-28	08:00	32	2012-04-18	2012-04-20	8	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	PONU0525458	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-04-26	10:00	32	2012-04-18	2012-04-20	6	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	INBU3526127	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-04-30	00:00	32	2012-04-18	2012-04-20	10	DAP
MAEU863605613	PTIK2012B03218	SEAU2333278	22GP		2012-03-14	2012-04-15	RT	2012-05-04	00:00	32	2012-04-18	2012-04-20	14	DAP
MAEU863620136	PTIK2012B03239	MSKU9136288	45GP		2012-03-21	2012-04-16	RT	2012-05-11	00:00	26	2012-04-21	2012-04-23	18	DDP
HJSCSEL228184500	PTIK2012B03235	TRLU7336798	45GP		2012-03-19	2012-04-19	RT	2012-05-15	00:00	31	2012-04-21	2012-04-22	23	EXW
HJSCSEL228203400	PTIK2012B03236	HJCU1253140	45GP		2012-03-19	2012-04-19	RT	2012-05-04	10:00	31	2012-04-21	2012-04-22	12	DAP
HJSCSEL228595400	PTIK2012B03237	BHCU4962747	45GP		2012-03-19	2012-04-19	RT	2012-05-02	00:00	31	2012-04-22	2012-04-22	10	DAP
HJSCSEL228595400	PTIK2012B03237	CLHU8275285	45GP		2012-03-19	2012-04-19	RT	2012-05-04	00:00	31	2012-04-22	2012-04-22	12	DAP
MAEU863728800	PTIK2012B03248	MRKU2270755	45GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-22	08:00	26	2012-04-28	2012-04-30	22	EXW
MAEU863748557	PTIK2012B03250	TCNU8420880	45GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-22	08:00	26	2012-04-28	2012-04-30	22	EXW
MAEU863728769	PTIK2012B03258	MSKU9450600	45GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-09	15:00	26	2012-04-28	2012-04-30	9	FOB

MAEU863672202	PTIK2012B03259	MRKU2097608	45GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-10	10:00	26	2012-04-28	2012-04-30	10	DAP
MAEU863672202	PTIK2012B03259	MSKU0134582	45GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-21	08:00	26	2012-04-28	2012-04-30	21	DAP
MAEU863695617	PTIK2012B03261	MRKU7898960	22GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-22	13:00	26	2012-04-28	2012-04-30	22	EXW
MAEU863695609	PTIK2012B03262	MSKU0627505	45GP		2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-23	00:00	26	2012-04-28	2012-04-30	23	DDP
MAEU863681247	PTIK2012B03268	SCMU2079880	22GP	P	2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-07	00:00	26	2012-04-28	2012-04-30	7	EXW
MAEU863681247	PTIK2012B03269	SCMU2079880	22GP	P	2012-03-28	2012-04-23	RT	2012-05-07	00:00	26	2012-04-28	2012-04-30	7	EXW
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	HJCU2135543	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-11	00:00	38	2012-04-30	2012-04-30	11	DAP
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	HJCU2249546	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-24	16:00	38	2012-05-03	2012-05-04	20	DAP
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	HJCU8066368	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-04	00:00	38	2012-04-30	2012-04-30	4	DAP
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	TCLU2295531	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-22	16:00	38	2012-04-30	2012-04-30	22	DAP
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	CRSU1395663	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-07	00:00	38	2012-04-30	2012-04-30	7	DAP
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	HJCU8483166	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-23	16:00	38	2012-04-30	2012-04-30	23	DAP
HJSCSEL228195700	PTIK2012B03238	HJCU8350775	22GP		2012-03-19	2012-04-26	RT	2012-05-09	10:00	38	2012-04-30	2012-04-30	9	DAP
HJSCSEL229863300	PTIK2012B03249	TGHU1961078	22GP		2012-03-26	2012-04-26	RT	2012-05-11	00:00	31	2012-04-30	2012-04-30	11	DDP
HJSCSEL229778100	PTIK2012B03251	DRYU9143094	45GP		2012-03-27	2012-04-26	RT	2012-05-03	10:00	30	2012-04-30	2012-04-30	3	DAP
HJSCSEL229861100	PTIK2012B03252	SENU5035712	45GP		2012-03-27	2012-04-26	RT	2012-05-04	08:00	30	2012-04-30	2012-04-30	4	DAP
HJSCSEL230835100	PTIK2012B03253	TRLU7106265	45GP		2012-03-27	2012-04-26	RT	2012-05-07	08:00	30	2012-04-30	2012-04-30	7	DAP
HJSCSEL233345700	PTIK2012B04202	HJCU8049925	22GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-14	00:00	30	2012-05-09	2012-05-10	4	DAP
HJSCSEL233345700	PTIK2012B04202	CAIU2856940	22GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-16	00:00	30	2012-05-09	2012-05-10	6	DAP
HJSCSEL233345700	PTIK2012B04202	INBU3623024	22GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-17	08:00	30	2012-05-09	2012-05-10	7	DAP
HJSCSEL233345700	PTIK2012B04202	HJCU8274119	22GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-17	00:00	30	2012-05-09	2012-05-10	7	DAP
HJSCSEL233345700	PTIK2012B04202	TEMU2195756	22GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-06-01	16:00	30	2012-05-09	2012-05-10	22	DAP
HJSCSEL233346100	PTIK2012B04203	FSCU9824181	45GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-29	00:00	30	2012-05-05	2012-05-06	23	DDP
HJSCSEL233341300	PTIK2012B04204	HJCU1112224	45GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-24	00:00	30	2012-05-05	2012-05-06	18	DAP
HJSCSEL233342400	PTIK2012B04205	HJCU4964625	42GP	P	2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-11	10:00	30	2012-05-06	2012-05-07	4	EXW
HJSCSEL233342400	PTIK2012B04206	HJCU4964625	42GP	P	2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-11	10:00	30	2012-05-06	2012-05-07	4	EXW
HJSCSEL233342400	PTIK2012B04207	HJCU4964625	42GP	P	2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-11	10:00	30	2012-05-06	2012-05-07	4	EXW
HJSCSEL233342400	PTIK2012B04208	HJCU4964625	42GP	P	2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-11	10:00	30	2012-05-06	2012-05-07	4	EXW
HJSCSEL233342400	PTIK2012B04209	HJCU4964625	42GP	P	2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-11	10:00	30	2012-05-06	2012-05-07	4	EXW

HJSCSEL233340200	PTIK2012B04210	HJCU1213894	45GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-31	13:00	30	2012-05-08	2012-05-09	22	DAP
HJSCSEL233340201	PTIK2012B04211	FSCU9239612	45GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-16	10:00	30	2012-05-05	2012-05-06	10	DAP
HJSCSEL233344600	PTIK2012B04212	HJCU8286779	22GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-25	00:00	30	2012-05-05	2012-05-06	19	EXW
HJSCSEL233344600	PTIK2012B04212	HJCU1093130	45GP		2012-04-03	2012-05-03	RT	2012-05-25	00:00	30	2012-05-05	2012-05-06	19	EXW
HJSCSEL236268701	PTIK2012B04216	TRLU8066681	45GP		2012-04-10	2012-05-10	RT	2012-06-01	00:00	30	2012-05-14	2012-05-15	17	DAP
HJSCSEL236268702	PTIK2012B04217	HJCU1218941	45GP		2012-04-10	2012-05-10	RT	2012-06-01	00:00	30	2012-05-14	2012-05-15	17	DAP
HJSCSEL236268700	PTIK2012B04218	SPKU4080550	42GP		2012-04-10	2012-05-10	RT	2012-06-05	00:00	30	2012-05-14	2012-05-15	21	DDP
HJSCSEL236437500	PTIK2012B04219	HJCU1121648	45GP		2012-04-10	2012-05-10	RT	2012-05-17	10:00	30	2012-05-14	2012-05-15	2	EXW
HJSCSEL236437501	PTIK2012B04220	HJCU1134861	45GP		2012-04-10	2012-05-10	RT	2012-06-05	10:00	30	2012-05-13	2012-05-13	23	EXW
HJSCSEL236438600	PTIK2012B04221	HJCU1447418	45GP		2012-04-10	2012-05-10	RT	2012-06-05	10:00	30	2012-05-13	2012-05-13	23	EXW
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	HJCU2110313	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-12	08:00	30	2012-05-21	2012-05-22	21	DAP
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	HJCU8378670	22GP		2012-04-17	2012-05-17	L1	2012-05-21	08:00	30			0	DAP
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	HJCU8499028	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-05-30	15:00	30	2012-05-21	2012-05-22	8	DAP
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	HJCU2305510	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-01	00:00	30	2012-05-21	2012-05-22	10	DAP
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	HJCU8466235	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-05-23	00:00	30	2012-05-21	2012-05-22	1	DAP
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	TRHU2101318	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-07	17:00	30	2012-05-21	2012-05-22	16	DAP
HJSCSEL240350100	PTIK2012B04226	HJCU2954762	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-05-23	00:00	30	2012-05-21	2012-05-22	1	DAP
HJSCSEL240349200	PTIK2012B04227	HJCU4983585	42GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-12	08:00	30	2012-05-20	2012-05-20	23	DDP
HJSCSEL241638400	PTIK2012B04228	HJCU8492635	22GP		2012-04-17	2012-05-17	L1	2012-05-21	00:00	30			0	DDP
HJSCSEL240345500	PTIK2012B04229	HJCU1252946	45GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-08	10:00	30	2012-05-20	2012-05-20	19	DAP
HJSCSEL240345500	PTIK2012B04229	HJCU1911196	45GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-12	10:00	30	2012-05-20	2012-05-20	23	DAP
HJSCSEL240878200	PTIK2012B04230	HJCU8210726	22GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-11	10:00	30	2012-05-21	2012-05-22	20	EXW
HJSCSEL241638401	PTIK2012B04231	DRYU9272194	45GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-12	10:00	30	2012-05-20	2012-05-20	23	EXW
HJSCSEL240347700	PTIK2012B04232	HJCU1284305	45GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-06-11	10:00	30	2012-05-19	2012-05-20	22	DAP
HJSCSEL240347700	PTIK2012B04232	TRLU6817510	45GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-05-25	09:00	30	2012-05-20	2012-05-20	5	DAP
HJSCSEL240346600	PTIK2012B04233	HJCU1052613	45GP		2012-04-17	2012-05-17	RT	2012-05-24	09:00	30	2012-05-21	2012-05-22	2	DAP
MAEU859865129	PTIK2012B04238	PONU7322088	45GP		2012-04-25	2012-05-21	RT	2012-06-15	00:00	26	2012-05-26	2012-05-27	19	DDP
HLCUSEL120427910	PTIK2012B04236	HLXU6485317	45GP		2012-04-23	2012-05-27	RT	2012-06-14	10:00	34	2012-05-31	2012-06-01	13	DAP
HLCUSEL120427910	PTIK2012B04236	TCLU8065393	45GP		2012-04-23	2012-05-27	RT	2012-06-19	08:00	34	2012-05-31	2012-06-01	18	DAP

HLCUSEL120427880	PTIK2012B04237	FBLU3085220	22GP		2012-04-23	2012-05-27	RT	2012-06-06	00:00	34	2012-05-31	2012-06-01	5	DDP
HLCUSEL120427870	PTIK2012B04239	GATU8068177	45GP		2012-04-23	2012-05-27	RT	2012-06-19	11:00	34	2012-05-31	2012-06-01	18	DAP
HLCUSEL120427870	PTIK2012B04239	GATU8473694	45GP		2012-04-23	2012-05-27	RT	2012-06-05	10:00	34	2012-05-31	2012-06-01	4	DAP
HLCUSEL120427836	PTIK2012B04240	HLXU6588022	45GP		2012-04-23	2012-05-27	RT	2012-06-04	00:00	34	2012-05-31	2012-06-01	3	DAP
MAEU859930339	PTIK2012B04254	MSKU1008341	45GP		2012-04-30	2012-05-28	RT	2012-06-26	00:00	28	2012-06-02	2012-06-03	23	FOB
MAEU859930331	PTIK2012B05203	TCLU5419894	45GP		2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-21	00:00	26	2012-06-02	2012-06-05	16	DAP
MAEU859930004	PTIK2012B05204	PONU8259708	45GP		2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-08	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	3	DAP
MAEU859930335	PTIK2012B05212	SEAU7817737	42GP	P	2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-11	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	6	EXW
MAEU859930335	PTIK2012B05213	SEAU7817737	42GP	P	2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-11	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	6	EXW
MAEU859930335	PTIK2012B05214	SEAU7817737	42GP	P	2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-11	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	6	EXW
MAEU859930335	PTIK2012B05215	SEAU7817737	42GP	P	2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-11	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	6	EXW
MAEU859930335	PTIK2012B05216	SEAU7817737	42GP	P	2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-11	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	6	EXW
MAEU859930335	PTIK2012B05217	SEAU7817737	42GP	P	2012-05-02	2012-05-28	RT	2012-06-11	10:00	26	2012-06-02	2012-06-05	6	EXW
HLCUSEL120437536	PTIK2012B04250	CPSU6201448	45GP		2012-04-30	2012-06-03	RT	2012-06-26	00:00	34	2012-06-04	2012-06-05	21	FOB
HLCUSEL120437430	PTIK2012B04251	TCNU9514264	45GP		2012-04-30	2012-06-03	RT	2012-06-26	00:00	34	2012-06-05	2012-06-06	20	EXW
HLCUSEL120438540	PTIK2012B04252	TCLU2816060	22GP		2012-04-30	2012-06-03	RT	2012-06-14	08:00	34	2012-06-04	2012-06-05	9	EXW
HLCUSEL120438540	PTIK2012B04252	GESU5662283	45GP		2012-04-30	2012-06-03	RT	2012-06-14	08:00	34	2012-06-04	2012-06-05	9	EXW
HLCUSEL120438594	PTIK2012B04253	HLXU2379847	22GP		2012-04-30	2012-06-03	RT	2012-06-27	00:00	34	2012-06-04	2012-06-05	22	EXW
HLCUSEL120438594	PTIK2012B04253	HLXU8123750	45GP		2012-04-30	2012-06-03	RT	2012-06-21	00:00	34	2012-06-04	2012-06-05	16	EXW
HJSCSEL244371100	PTIK2012B05228	TCKU9040371	45GP		2012-05-08	2012-06-07	RT	2012-06-29	00:00	30	2012-06-09	2012-06-10	19	EXW
HLCUSEL120504504	PTIK2012B05224	GATU8422980	45GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-06-20	00:00	34	2012-06-12	2012-06-12	8	DAP
HLCUSEL120504504	PTIK2012B05224	HLXU4557130	45GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-06-25	00:00	34	2012-06-12	2012-06-12	13	DAP
HLCUSEL120504504	PTIK2012B05224	CPSU6468840	45GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-06-29	10:00	34	2012-06-12	2012-06-12	17	DAP
HLCUSEL120504504	PTIK2012B05224	HLXU6481477	45GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-07-03	10:00	34	2012-06-12	2012-06-12	21	DAP
HLCUSEL120504431	PTIK2012B05225	ITAU4172470	42GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-06-25	00:00	34	2012-06-12	2012-06-12	13	DDP
HLCUSEL120504336	PTIK2012B05226	HLXU6341351	45GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-06-26	00:00	34	2012-06-12	2012-06-12	14	DAP
HLCUSEL120504380	PTIK2012B05227	CPSU6438595	45GP		2012-05-07	2012-06-10	RT	2012-06-20	08:00	34	2012-06-12	2012-06-12	8	DAP
HJSCSEL253914400	PTIK2012B05244	TTNU4249176	42GP		2012-05-15	2012-06-14	RT	2012-06-25	00:00	30	2012-06-17		0	EXW
HLCUSEL120515704	PTIK2012B05236	HLXU6400198	45GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-11	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	20	DAP

HLCUSEL120515759	PTIK2012B05237	HLXU6355801	45GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-06-27	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	6	DAP
HLCUSEL120515810	PTIK2012B05238	FCIU8154511	45GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-11	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	20	DAP
HLCUSEL120515810	PTIK2012B05238	HLXU6227101	45GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-11	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	20	DAP
HLCUSEL120515832	PTIK2012B05239	TCLU2862574	22GP		2012-05-14	2012-06-17	L1	2012-06-19	00:00	34			0	DDP
HLCUSEL120515865	PTIK2012B05240	HLXU5121223	42GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-12	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	21	DDP
HLCUSEL120515927	PTIK2012B05241	HLXU6295174	45GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-12	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	21	EXW
HLCUSEL120515927	PTIK2012B05241	CSQU3179740	22GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-12	00:00	34	2012-06-21	2012-06-21	21	EXW
HLCUSEL120515664	PTIK2012B05242	HLXU6057303	45GP		2012-05-14	2012-06-17	RT	2012-07-12	00:00	34	2012-06-20	2012-06-20	22	EXW
HJSCSEL257653100	PTIK2012B05251	HJCU8198425	22GP		2012-05-22	2012-06-21	RT	2012-07-02	00:00	30	2012-06-25	2012-06-25	7	DDP
HJSCSEL257534600	PTIK2012B05256	HJCU7633976	42GP		2012-05-22	2012-06-21	RT	2012-07-09	08:00	30	2012-06-25	2012-06-25	14	EXW
HLCUSEL120526323	PTIK2012B05250	TTNU9821793	45GP		2012-05-21	2012-06-24	RT	2012-07-19	00:00	34	2012-06-28	2012-06-29	20	DAP
HLCUSEL120526323	PTIK2012B05250	HLXU6061854	45GP		2012-05-21	2012-06-24	RT	2012-07-20	00:00	34	2012-06-28	2012-06-29	21	DAP
HLCUSEL120526334	PTIK2012B05252	TTNU5014113	42GP		2012-05-21	2012-06-24	RT	2012-07-20	00:00	34	2012-06-28	2012-06-29	21	DDP
HLCUSEL120526356	PTIK2012B05253	HLXU4519090	45GP		2012-05-21	2012-06-24	RT	2012-07-20	00:00	34	2012-06-28	2012-06-29	21	DAP
HLCUSEL120526345	PTIK2012B05254	HLXU6427028	45GP		2012-05-21	2012-06-24	RT	2012-07-12	09:00	34	2012-06-28	2012-06-29	13	DAP
MAEU863980281	PTIK2012B05273	MSKU6051952	42GP	P	2012-05-30	2012-06-25	RT	2012-07-09	08:00	26	2012-06-30	2012-07-02	7	EXW
MAEU863980281	PTIK2012B05274	MSKU6051952	42GP	P	2012-05-30	2012-06-25	RT	2012-07-09	08:00	26	2012-06-30	2012-07-02	7	EXW
MAEU863980281	PTIK2012B05275	MSKU6051952	42GP	P	2012-05-30	2012-06-25	RT	2012-07-09	08:00	26	2012-06-30	2012-07-02	7	EXW
MAEU863980281	PTIK2012B05276	MSKU6051952	42GP	P	2012-05-30	2012-06-25	RT	2012-07-09	08:00	26	2012-06-30	2012-07-02	7	EXW
MAEU863980281	PTIK2012B05277	MSKU6051952	42GP	P	2012-05-30	2012-06-25	RT	2012-07-09	08:00	26	2012-06-30	2012-07-02	7	EXW
HLCUSEL120537440	PTIK2012B05263	FSCU4576056	42GP		2012-05-28	2012-07-01	RT	2012-07-10	00:00	34	2012-07-04	2012-07-05	5	DDP
HLCUSEL120537819	PTIK2012B05264	TCLU8060600	45GP		2012-05-28	2012-07-01	RT	2012-07-25	08:00	34	2012-07-04	2012-07-05	20	EXW
HLCUSEL120537819	PTIK2012B05264	HLXU2158701	22GP		2012-05-28	2012-07-01	RT	2012-07-25	08:00	34	2012-07-04	2012-07-05	20	EXW
HLCUSEL120537483	PTIK2012B05268	IVLU8258511	45GP		2012-05-28	2012-07-01	RT	2012-07-25	08:00	34	2012-07-04	2012-07-05	20	DAP
HLCUSEL120548003	PTIK2012B06201	GATU4065966	42GP		2012-06-04	2012-07-08	RT	2012-08-01	12:00	34	2012-07-09	2012-07-10	22	DDP
HLCUSEL120548047	PTIK2012B06202	CLHU8170577	45GP		2012-06-04	2012-07-08	RT	2012-07-19	13:00	34	2012-07-09	2012-07-10	9	DAP
HLCUSEL120548080	PTIK2012B06203	CLHU8595972	45GP		2012-06-04	2012-07-08	RT	2012-07-19	00:00	34	2012-07-11	2012-07-11	8	DAP
HLCUSEL120547289	PTIK2012B06204	GESU5579142	45GP		2012-06-04	2012-07-08	RT	2012-08-02	12:00	34	2012-07-11	2012-07-11	22	DAP
HLCUSEL120547289	PTIK2012B06204	FSCU9281910	45GP		2012-06-04	2012-07-08	RT	2012-08-02	12:00	34	2012-07-11	2012-07-11	22	DAP

HLCUSEL120547289	PTIK2012B06204	FSCU6051616	45GP		2012-06-04	2012-07-08	RT	2012-08-01	13:00	34	2012-07-11	2012-07-11	21	DAP
------------------	----------------	-------------	------	--	------------	------------	----	------------	-------	----	------------	------------	----	-----